VITO DUMAS

LOS CUARENTA BRAMADORES

La vuelta al mundo por la «ruta imposible»

El relato de Vito Dumas sobre su vuelta al mundo en cuatro etapas, en plena guerra mundial, y en solitario, por la «ruta imposible», es la apasionante historia de una de las más audaces aventuras de la navegación a vela, donde el autor tuvo que experimentar indecibles sufrimientos y salvar enormes peligros y dificultades, doblando los tres temibles cabos, Buena Esperanza, Tasmania y Hornos, con sus continuas y furiosas tempestades.

La primera edición de este libro fue publicada en Argentina poco después de que su autor culminara la gran hazaña, y hace ya años que resulta muy difícil encontrar un ejemplar. Muchos aficionados vieron, pues, truncada su ilusión de disfrutar de las vivencias de Vito Dumas a través de sus páginas. Esta nueva edición, completada con ilustraciones inéditas

facilitadas por el propio hijo de Vito Dumas, sin duda hará las delicias de los aficionados.

Vito Dumas

Los cuarenta bramadores

La vuelta al mundo por la ruta imposible

ePub r1.0

Titiv illus 14.07.16

Título original: *Los cuarenta bramadores*
Vito Dumas, 1955

Editor digital: Titivillus
ePub base r1.2

OTOÑO DE 1931…

Una enorme muchedumbre llegada de todas partes del mundo se apretujaba y, cual un río, proseguía a través de calles un tanto extrañas. Era en París, pero creía hallarme en una calle de Argelia caminando ante pequeños negocios atendidos por árabes y en los cuales se expendían, en curiosa confusión, los más diversos artículos: sandalias, alfombras y hasta algo para comer… Se producían esos comunes regateos entre vendedor y posible cliente, alterándose los tonos y

los gestos, hasta dar la impresión de irse a las manos. Más adelante, ese ambiente se truncaba, se transformaba súbitamente, y ya no me parecía la calle de blancas casas del norte de África. La mirada se extasiaba ante el deslumbrante escenario en el que estaba emplazada una de las grandes maravillas del ingenio humano y expresión antiquísima de un arte insuperado en plena jungla de la Indochina Francesa: el templo de Ankor. Se brindaba majestuoso, inmenso, con empinadas escalinatas, acaso para simbolizar las dificultades del ser humano en su incesante anhelo de elevación. Más allá, en rudo contraste, las construcciones hechas en barro

colorado de la misteriosa India.

Este país encantado que albergaba trozos de otros lugares del mundo, transplantando la Polinesia, con sus casas, sus canoas, sus mujeres, y en donde se fundían razas y costumbres, era la obra maestra de los franceses de 1931: la Exposición Colonial.

Constituía por entonces el lugar de cita de todo francés y allí se pasaban el día. Muchas veces había yo estado en ella, y una tarde, siguiendo la marea humana por una de las salas del pabellón de las artes, me detuve sorpresivamente ante un enorme cuadro. Si bien es cierto que la pintura y toda manifestación de arte me encantan, el

motivo que representaba y que era objeto de mi atención se desviaba hacia otro aspecto. Figuraba un general sobre un caballo, pero la fisonomía de ese militar se me antojaba familiar. Tenía rasgos tan iguales a los de mis antepasados, que iba yo recorriendo mentalmente los rostros de mis tíos y mi padre, hallándoles gran parecido a los expresados en esa apuesta figura. Mucho tiempo no pude permanecer estacionado y me dejé arrastrar insensiblemente por el gentío, pero al volver la cabeza me fijé en un rótulo al pie del cuadro, en el que leí la siguiente leyenda: «General Dumas». Se renovó en mí el recuerdo de las conversaciones presididas por mi

padre acerca de sus estériles tentativas realizadas en Francia por hallar el hilo que lo condujera a saber más de mis antepasados. Todo se estrellaba ante el punto álgido: la Revolución francesa. Se decía que en esa oportunidad fueron quemados valiosos archivos, y la niebla cerraba el más allá de las investigaciones. Todo era, entonces, conjeturas, suposiciones, pero la perseguida verdad no surgía. Lo único que sabíamos a ciencia cierta era que un profesor de Letras y miembro del alto clero, al llegar la hecatombe buscó refugio en un pueblito de Italia. Allí procuró olvidar su pasada vida construyendo otra, casándose y

formando la entonces y sólo conocida familia nuestra. Parece que aquel profesor no abordaba el tema de ese pasado por serle doloroso, y un silencio sepultó la luz que podría haber brindado a sus sucesores.

De esta suerte, fracasando mis tentativas para hallar a alguien de mi familia que hubiera sido marino, pirata, mercader o traficante de esclavos, debo aceptar la realidad terrícola de mis abuelos. Ni el consuelo del romance de un puerto de mar en Bretaña la dulce. Nada. Uno fue caballero de la Corona de Italia; otro, quizá más deportista, obtuvo el *record* del mundo de velocidad en motocicleta allá por 1910.

Abandono, pues, la búsqueda de antecedentes deportivos de mi familia, conformándome con ese *record* motociclístico…

En los recuerdos de mi niñez surgen aquellos amables paseos realizados con mi padre, que llevaba a mi hermano y a mí; unas veces, al campo; otras, a distinguidos lugares de Buenos Aires, en los que estaba incluido el típico barrio de la Boca, poblado por genoveses que, al llegar a esta tierra, no se resignaron a dejar de ver sus barcos y allí anclaron. En la quietud de esos domingos me impresionaban los altos mástiles de los veleros, lo complicado de esa maraña llamada arboladura; pero, con

franqueza, no brotaba en mí ninguna sensación que pudiera ligarla al futuro. Era algo tan ajeno, que no entraba en mis cálculos. Aunque leía libros de piratas y mosqueteros con placer, no hubiera podido inclinarme por ninguna de esas dos «profesiones». Lo cierto es que, en uno u otro terreno, hubiera deseado ser un gran pirata o el mejor espadachín. No olvidaré, no obstante, el rudo golpe sufrido cuando, al llegar un día a la pequeña librería en la que solía surtirme de esa comida espiritual, el librero, asombrado de mi capacidad asimilativa, me dijo paternalmente:

—Pibe, ya te los has leído todos…

Al terminar nuestros cursos

escolares íbamos de vacaciones a alguna playa. El viaje se realizaba en vapor y duraba apenas una noche. El «acontecimiento marítimo» tan ansiado se reducía a gustar de los hermosos helados que se comían a bordo, y sería faltar a la verdad si ligara esos viajes a una precoz tendencia a ese medio de comunicaciones por agua. Luego de los apetecidos helados, mi madre me llevaba a dormir al camarote. Una noche advertí que la gente no caminaba normalmente. Trastabillaba, iba insegura. Inquirí acerca de eso tan incomprensible para mí, y cariñosamente, con el tono persuasivo que sólo tienen las madres y temiendo

que me apresara el malestar, me dijo:

—No te preocupes por eso… Es que se sienten mal…

—¿Por qué viajan si sufren? —fue mi contestación infantil.

Y nunca en mi vida de navegante experimenté ese trastorno que aqueja a tanta gente en sus viajes por mar.

Sé perfectamente que defraudo un tanto a quienes me crean la reencarnación de un marino que se manifiesta al hallarse en su medio. No; ni soñaba siquiera con países fabulosos por conocer.

Transcurrieron los hermosos años de la despreocupación, alternados con la vida del campo que conozco

perfectamente, y llegaron los otros, los difíciles de lucha y trabajo. Fue así como, al crearse la preocupación y conocer la dura ley de las necesidades, sentí en carne propia y siendo niño de catorce años el dolor de mis padres al ver irse reduciendo sus recursos paulatinamente, hasta el grado de llegar días en que ellos no podían alimentarse. Había desayuno solamente para mi hermano y para mí. Tomé entonces una resolución: dejar los libros y trabajar. Pretendí engañar a mis padres expresando que no me gustaba el estudio. Comprendieron que yo advertía la situación. Nada me dijeron al respecto.

Mi nueva vida comenzó poniéndome pantalones largos. Era un hombre más que se enrolaba a la lucha por la existencia. El pirata, el espadachín, realizó lo más vulgar: limpiar pisos, hacer mandados, lustrar las chapas de bronce del negocio…

Esto último daba ocasión a mis excompañeros de colegio a señalarme: «¡Míralo: trabaja…!». Y la observación iba acompañada de risas que pretendían ser hirientes. No me llegaron a lo interior. Es indudable que esa primera impresión fue de desconcierto, pero sin alcanzar jamás la amargura. Experimentaba algo íntimo muy complejo, algo así como la vergüenza de

saber que mi miseria trascendía al público. Sólo que en mí ya tenía una especie de exuberancia que, saliendo de su cauce, rompía lo reducido de la comprensión general. Esa condición, llamémosle optimismo si cabe, hizo que las heridas que recibí en la vida nunca dejaran huellas en mi interior. No podían dejarlas tampoco aquellas escenas de mis excompañeros viéndome lustrar bronces, ni todas las demás que se entremezclaron en gran confusión en ese primer mes de trabajo, que fue compensado ampliamente con la sana alegría que vi reflejada en los rostros de mis padres cuando les hice entrega de un puñadito de pesos obtenido con mi

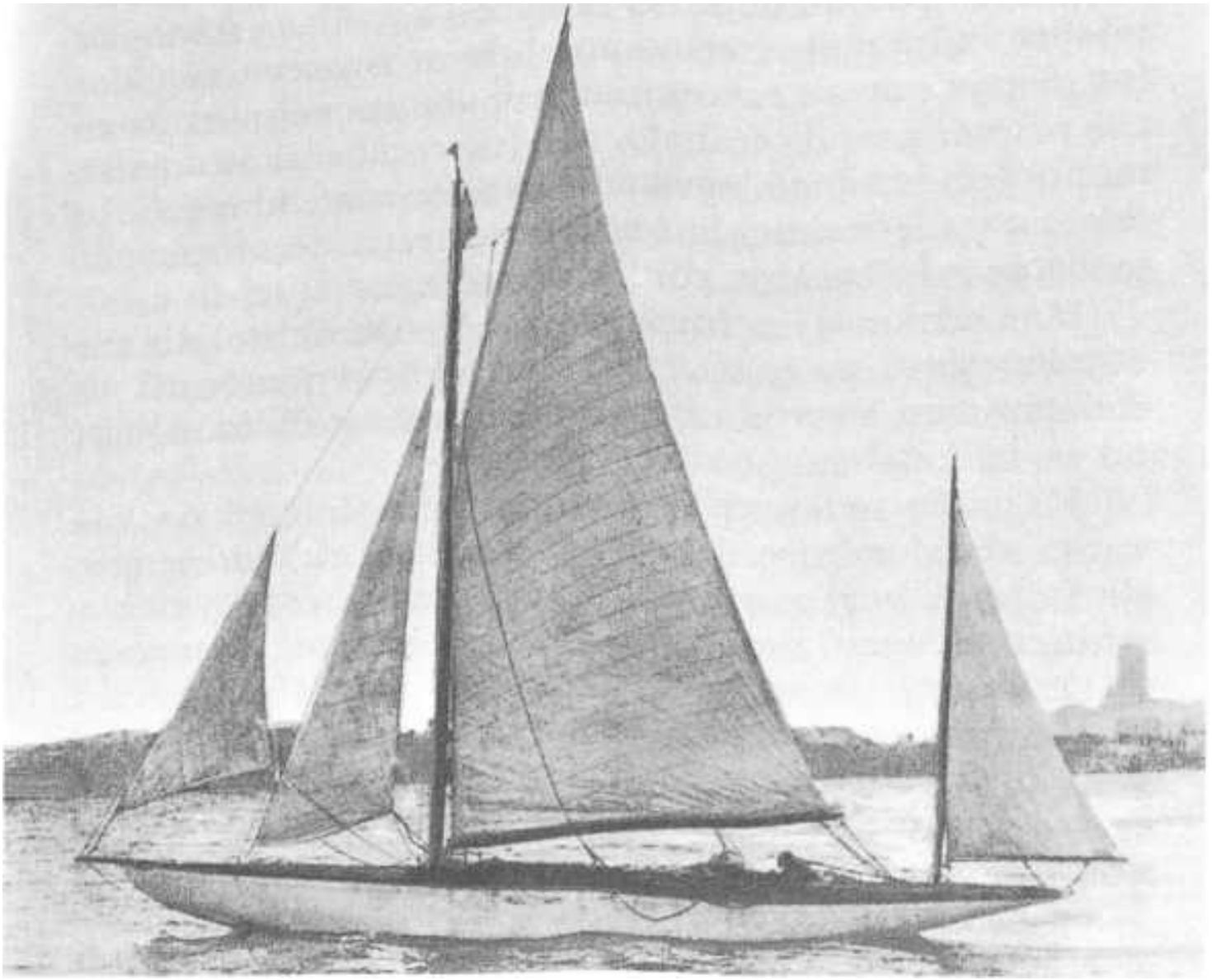
esfuerzo.

Más adelante me fui organizando. Durante el día trabajaba; por las noches concurría a la Academia de Bellas Artes, a estudiar escultura y dibujo. El navegante no se insinuaba…

La vida sedentaria, con sus incomprensiones, se suma al calendario de la propia vida, y cuando se puede flotar y ver, entonces el ayer resulta más hermoso y nuestro «yo» toma otra dimensión; mas cuando es la resultante de un impulso que nos ha hecho vivir una vida diferente, es como el personaje idealizado en la trama de un cuento, y resulta más chocante a los días iguales, a nuestro andar cotidiano, y añoramos el

ayer con más luz y todo aquello que más impresión causó a nuestro ser, influyendo nuestra modalidad. Del total de esa sensación, el mar ocupa un lugar preferencial, con sus luchas, con sus tempestades, su grandiosidad al transformarse en océano, y allí, solo ante el infinito, nuestra humana pequeñez. Aparece así muy lejana mi partida de Francia. En aquel atardecer, el sol bañaba de oro sus dunas y emprendía en mi *Lehg I* el viaje a América, solo, rumbo a la Cruz del Sur. El barco descansa hoy en el Museo de Luján. El éxito, las llegadas apoteósicas en Vigo, Canarias, Río Grande do Sul, Montevideo y luego Buenos Aires, ya

pertenecen a un pasado neblinoso. ¡Cuántas cosas han cambiado!



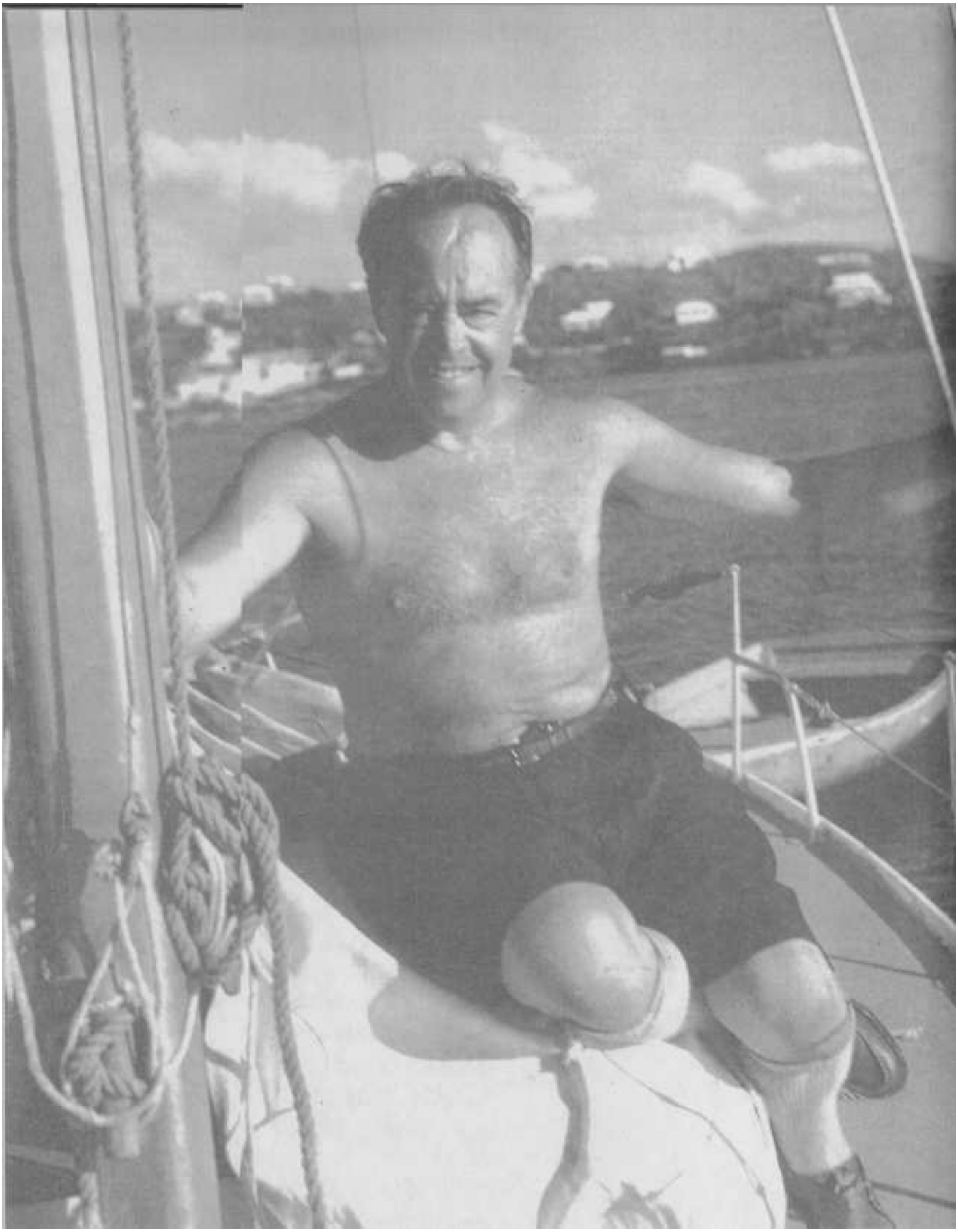
El *Lehg I*, un ocho metros de la Clase Internacional, reformado, con el que Vito Dumas cruzó el Atlántico en 1932.

Un soplo de espanto arrasa al mundo. Parece que todo ha de perderse. Es tan fácil quedarse y resulta más cómodo; esta rutina pesa en el instante de tomar un camino. En los días de lluvia, encerrado en casa con los mapas extendidos sobre la mesa, atravesaba los mares, estudiaba la ruta imposible… Pero ¿cuál es la fuerza que me impulsa a partir, a arrastrarme hacia un destino que forzosamente me obliga a romper con toda esta normalidad? ¿Será que siento la necesidad de demostrar que todo no está perdido, que aún quedan soñadores, románticos, visionarios? La juventud necesita un ejemplo. Sin pretensiones, creo poder constituirme en

eso. Dentro de mí se debaten dos razones: una, la de quedarme aquí, tomando el desayuno a una hora establecida, esperar a alguien, convivir, leer los diarios y comentar con el amigo cualquier tema, aparte el plan de trabajo, por supuesto; el reloj seguirá marcando sus horas y seré uno de tantos que en el mundo realizan las mismas tareas, uno entre millones de seres en esperar el mañana repetido; otra razón, la de responder a esa llamada que está definida en el poema *Febre marina*, de John Masefield, más desinteresado, más altruista si se quiere. Pienso que la juventud de América me necesita. Acaso sea exagerada ilusión de mi parte, pero

así lo siento.

La decisión fue terminante; el primer paso estaba dado. Ya nada me detendría; debía decirle adiós a lo simple y quizá para siempre. La incógnita de la «ruta imposible» estaba al frente. Mis cartas de navegación, el instrumental, el cronómetro, la vieja brújula, las tablas, todas esas cosas que me eran tan queridas y que conservaba, me acompañarían nuevamente por los mares. Ese día gesté en mí la idea de marchar siempre rumbo al amanecer.



Vito Dumas en 1955 navegando por las islas Bermudas a bordo del *Sirio*.

A LA BÚSQUEDA DEL COMPAÑERO

Necesitaba hallar un compañero. Sin él, la empresa no sería posible. Era el *Lehg II*, barco que había hecho construir en 1934 pensando en una probable vuelta al mundo. Dificultades posteriores se interpusieron y, a pesar de algunos cruceros de recreo y de prueba, siempre retorné al campo. Allí, arado en mano, el sueño pareció adormecerse definitivamente. Mis

vagabundeos por los mares, esa especie de gitanería náutica, cayó sobre los surcos, que la tierra fue cubriendo. Vendí el barco. Con su producto adquirí un tractor. El ideal reemplazado por otro menos romántico, pero ideal también. Me propuse no ver jamás al *Lehg II*, actitud que acaso me reprochara mi conciencia de marino. Debí realizar enormes esfuerzos para olvidar, si eso era posible. Mi vida se orientaba hacia la tierra. Sobre ella tejí sin palabras hondos poemas. El mar quedaba tan lejos, que sólo imaginativamente me era dado escuchar su rumor. No obstante, parado algunas veces sobre una loma, sentía el viento venido del río. Percibía

su aroma. Era limpio; aire diferente a ese que de distinta dirección llegaba arrasando pampa. Me empeñaba en ser de la tierra y solía evocar el breve diálogo sostenido con una dama que en cierta oportunidad me dijo:

—Debe de ser hermoso encontrarse solo en medio del mar.

—El ser humano —le contesté— ha nacido en la sociedad y debe volver a ella.

Pero en ese atardecer pensé en mi compañero. Tenía que verlo, recobrarlo. La mañana en que abandoné el campo luego de la despedida cordial de los peones, no tuve coraje para enfrentarme con el caballo, ni mirar al arado, ni al

arbolito que creciera gracias a mis cuidados paternales. Ni siquiera una caricia, a favor de pelo, a mi perro *Aramís*. Enfilé hacia la tranquera con el automóvil. La nube de polvo que levantaba iba cubriendo la realidad abandonada. Allí quedaba una cosa cierta, tangible; en adelante, iría hacia un acaso…

La mano de cal que tiempo atrás diera a la tranquera resistía al tiempo y a las lluvias. Me agradó el pequeño detalle. Casi me detuve a pensar, pero el polvo caía y nuevamente se vería el paisaje. Corría el riesgo de volverme en el camino de la polvareda. Cerré la tranquera sin mirar atrás, en un

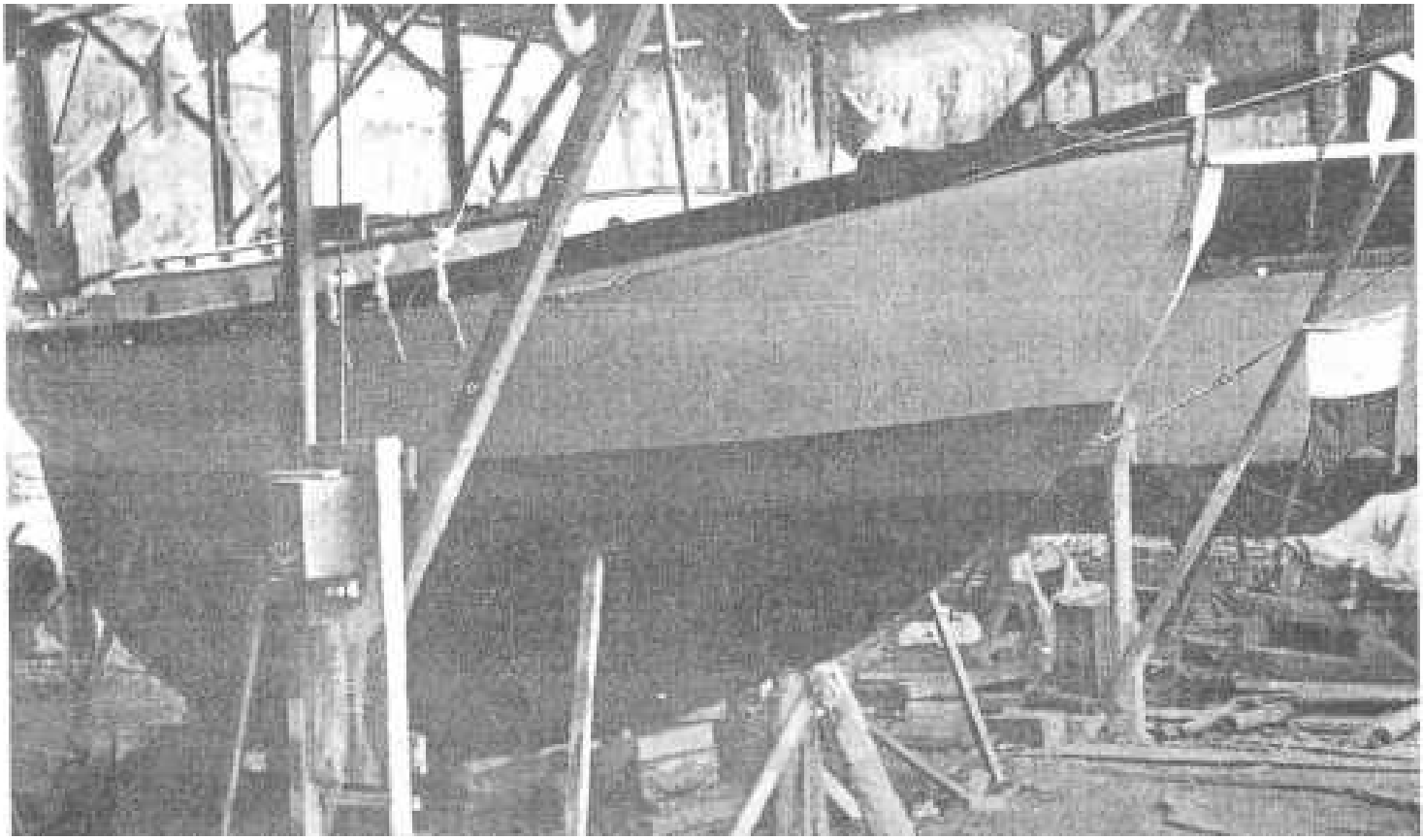
movimiento mecánico, como con miedo.

La bolsa de marino venía allí, a mi lado, «sentada» en el automóvil. Dentro conservaba aún cera adquirida en Francia en el anterior viaje; agujas, hilo, hasta unas cuantas luces de bengala de las que se utilizan en los accidentes para llamar la atención de algún barco que pudiera hallarse navegando en las cercanías. Varias luces utilicé en el campo en noches de tradicionales fiestas y a manera de fuegos de artificio. Ahora iban las restantes en la bolsa, en esa bolsa que es algo del marino. Tornaría al mar, y quién sabe si no me vería obligado a utilizarlas, pero sin fiestas… No faltaba mi navaja marinera, que

también utilicé en el campo para cortar asado. Volvía al ambiente, rehabilitándola. En esa bolsa llevaba al navegante.

¡Cuántas cosas rondaban por mi cabeza en esos momentos en que el rumor del motor abría brecha en el silencio! Vino a mi memoria una frase que leí o escuché no sé dónde y que dice así: «Que nunca se caliente en tu mano la mano de tu amigo». Se refiere a ese dar la mano y seguir, a esa despedida renovada. Nuevamente iría dejando cosas, puertos, ciudades, afectos… Ya no se calentarían en mi mano otras manos amigas, no habría tiempo para ello, pero guardaría en la arrugada

cuenca la tibieza afectiva que me acompañaría en la larga o interminable soledad.



El *Lehg II* en el astillero antes de su botadura.

La bolsa se sentía incómoda en el automóvil. Necesitaba su ambiente. Era

preciso ubicarla en la camareta del *Lehg II*. Pero… ¿dónde hallarlo?… ¿Dónde estaba?

Lo encontré. Aún lo poseía la persona a quien se lo vendiera: el doctor Rafael Gamba. Y fui a verlo en compañía de mi amigo Amoldo Buzzi.

Se planteó la situación. Necesitaba ese barco. No existía otro en las condiciones adecuadas. La construcción de uno nuevo me insumiría un tiempo del que no disponía. Quizá fuera preciso aguardar un año más. No podía demorarme, pues la fecha propicia al viaje se aproximaba y porque, al haber decidido irme, una fuerza interior me empujaba. Se conversó, se alternaron

ilusiones y números. El *Lehg II* fue llevado a Dársena Norte , en donde el «Yacht Club Argentino» resolvió por su cuenta colocarlo en condiciones de hacerse a la mar. El dibujante Manuel M. Campos, que controlaba las reparaciones, diseñó la arboladura y calculó el velamen necesario para afrontar los terribles mares por donde realizaría el viaje. El velamen fue confeccionado por los hermanos Russo, viejos amigos de la Boca y verdaderos artistas en su especialidad. Ni una palabra acerca de la forma en que les abonaría el trabajo y el material. Tampoco se hacían ilusiones al respecto. Las horas de esfuerzo y la tela

acaso tuvieran como único pago la satisfacción de colaborar en la empresa. Hasta una imposición mía aceptaron. Corrían los últimos día de mayo y mi partida estaba fijada para el 27 de junio.

—Nosotros no hacemos esperar a los barcos —me dijeron.

Pocas palabras. Las necesarias y emitidas con firmeza. Pensé fríamente en esa tarea. Se unía ella a la de otros amigos. Iba a dejar muchas deudas en popa y quizá nadie las saldara. Por suerte, mi viejo «Club de Gimnasia y Esgrima» de Buenos Aires deseaba ayudarme en algo. Pagó el velamen. Esa parte ya estaba salvada. Las reparaciones, también. Sólo quedaba un

detalle y muy simple: mi dinero no bastaba para adquirir el barco. Pensaba completarlo vendiendo un lote de vacas, pero las pobres, yendo del campo a la feria y luego a otra feria, andando y andando sin hallar comprador, estaban tan flacas que ya no marchaban. ¡Qué ironía! Cuando vendí el *Lehg II* adquirí un tractor; ahora tenía que vender vacas para obtenerlo.

—Las vacas no dan más, me informan —expresé a Amoldo Buzzi—. Se van a morir en los caminos.

—Yo le combatí siempre su proyecto, pero ya que está decidido a marcharse, deje a las vacas quietas; que engorden. Aquí tiene el dinero que le

falta para el barco —fue su contestación.

El *Lehg II* con su capitán navegando en el río de la Plata.

Por otra parte, tenía la preciosa

colaboración de varios timoneles del «Club Buchardo», a quienes yo llamaba amablemente «negreros». Trabajaban intensamente en el *Lehg II* y por placer. Ellos mismos llevaban el mate y los bizcochos. Hundían un clavo, y tomaban un mate; un tornillo, y un mate. Risas y risas en una tarea en la que el tiempo no contaba. Difícil es calcular el valor de esa colaboración, que nunca olvidaré.

No tenía el barco tanques necesarios para la cantidad de agua que debía llevar. El tiempo apremiaba y no podía distraerlo en esos detalles. Apareció así, en el bajo Belgrano, un amigo, Inocencio. Dueño de un almacenito, lo dejaba al cuidado de su esposa y salía a

trotar por las calles en busca de precios de tanques. Necesitaba, además, latas para llevar la galleta marinera. Inocencio desmanteló su comercio. Sacó todas las que poseía y las soldó él mismo. De durar más tiempo la preparación, Inocencio se hubiera quedado sin el negocio y sin su mujer, pues ésta se habría hartado de atender el almacén mientras su marido andaba buscando tanques y soldando latas.

Un día me dijo confidencialmente:

—Usted irá por zonas muy frías y necesitará bebidas alcohólicas.

—¡Como para comprarlas, al precio que están! —le respondí.

Inocencio se ingenió. A todo

corredor que se allegaba a su casa lo convencía de la necesidad de ofrecerme algunas botellas de los productos que deseaba colocar. Yo haría magnífica reclama. Así, Inocencio me formó una excelente bodega. De la reclama no se enteró nadie; de la bondad y la necesidad de esas bebidas me enteré yo.

Todo se iba consiguiendo a medida que se acercaba la partida y gracias a la buena voluntad de los amigos. Así, llegó cierta vez un fotógrafo de la revista «El Gráfico». Expresó que el director le solicitó me tomara unas fotos vistiendo yo gorro y guantes de abrigo.

—Me presto a las fotos, pero no tengo esas prendas —le contesté.

—No se aflija —respondió—. Mañana vuelvo con ellas.

El gorro parecía hecho de encargo; los guantes, estupendos. Luego de las poses, en un papel escribí al director de la revista: «Amigo Gastón: Esto me viene muy bien; muchas gracias». Y quedaron en mi poder el gorro y los guantes.

¡Qué oportuno el encuentro con el amigo Bardin! Fue verlo, charlar… y al día siguiente poseer un botiquín completo. De los amigos médicos llegaban inyecciones antipiógenas, adrenalina, cafeína, etc. Cada uno aportaba algo y con rótulos que decían: «Muestra gratis. Su venta, penada por la

ley». La ley podía dormir tranquila. A mí no me vendían nada.

La noche en que «Banda de Estribor» me agasajaba, el profesor Niceto Lóizaga habló extensamente de los inconvenientes que acarreaba el beriberi en la navegación. Bien lo sabía yo. No olvidaba ese fenómeno de desintegración que se produce en todo aquel que no ha ingerido alimentos frescos por más de sesenta días. El azote que en tiempos pasados raleó a más de una tripulación podía fustigarme a mí. Eran necesarias vitaminas, pero… ¿con qué adquirirlas? A los pocos días llegaron al barco vitaminas A, B1, C, D y K, más un montón de glucosas para

suplir la falta de calorías.

El amigo Cortelletti trabajaba por otro lado. Al pañol del «Yacht Club Argentino» iba recalando lo necesario. Una tarde recibí la visita de cuatrocientas botellas de leche esterilizada y una gran cantidad de leche con chocolate que podía resistir un año sin descomponerse. Otra vez fueron seis latas de *cocoa*, veinte kilos de harina de lentejas, arvejas, garbanzos, arroz, etc.; diez kilos de yerba, latas de aceite y ochenta kilos de *corned-beef*. Junté hasta cuarenta kilos de manteca salada; otro tanto de chocolate en barras y chocolatines; quince latas de leche condensada; setenta kilos de papas;

cinco de azúcar; latas de frutas confitadas; diez frascos de mermelada; cigarrillos, tabaco para la pipa, etc. Viendo todo aquello, no sabía si hacerme a la mar o poner un negocio…

El día de la partida, el amigo Scotto me regaló la corredera para medir la velocidad del barco y no sé cuántas cajas de fósforos. Solamente tuve que comprar la galleta… en el país del trigo.

—¿Qué traje de aguas lleva? —me preguntó el señor Llavallol en una amable visita que le hice.

—Un «perramus» —contesté.

Brotó la risa, me extendió una recomendación, visité un determinado negocio… y salí equipado.

No me olvidaré de la visita del amigo Weber. Algo cohibido, llamóme aparte y con suma delicadeza me mostró una magnífica muda de ropa interior de pura lana. Temía molestarme…, y yo no poseía una muda de ropa de abrigo. No imagina Weber cuánto se lo agradecí. Otro regalo útil fue el del doctor Torres, con un par de medias gruesas tejidas por su esposa. Llegaron a tal estado de uso, que hube de coserlas con el hilo utilizado en las velas. Porque es preciso considerar que en los puertos a que arribé, todo estaba racionado por la guerra y no me era posible reemplazar esas prendas. Enrique Tiraboschi, por su parte, trajo un saco de cuero. Era tan

grande su optimismo, que habló de la prenda con sumo entusiasmo, solicitándome lo cuidara, que no lo fuera a arrugar, no lo rayara, pues con ese saco no sentiría el frío. Ese magnífico abrigo, con cinco o seis *suéters* debajo, dos trajes de agua encima y un montón de diarios pegados al cuerpo, lograba detener un tanto la temperatura polar…

Se imponía acondicionarlo todo dentro del barco, de manera que se velara por su conservación, que no se rompieran las cosas aun en los momentos en los que el *Lehg II* tomara ángulos exagerados. Lo previsto en ese sentido fue sobrepasado por la realidad.

Me aguardaban ángulos que ni soñaba.

MI FE EN EL «LEHG II»

El barco es un doble proa de 9,55 metros de eslora, 3,30 de manga y un calado de 1,70 totalmente cargado. Su quilla de hierro pesa tres mil quinientos kilos. Agreguemos al peso de los comestibles los cuatrocientos litros de agua, repartidos en dos tanques, y los cien litros de queroseno destinados a la cocina y las luces. Las provisiones cubrirían mi permanencia en el mar

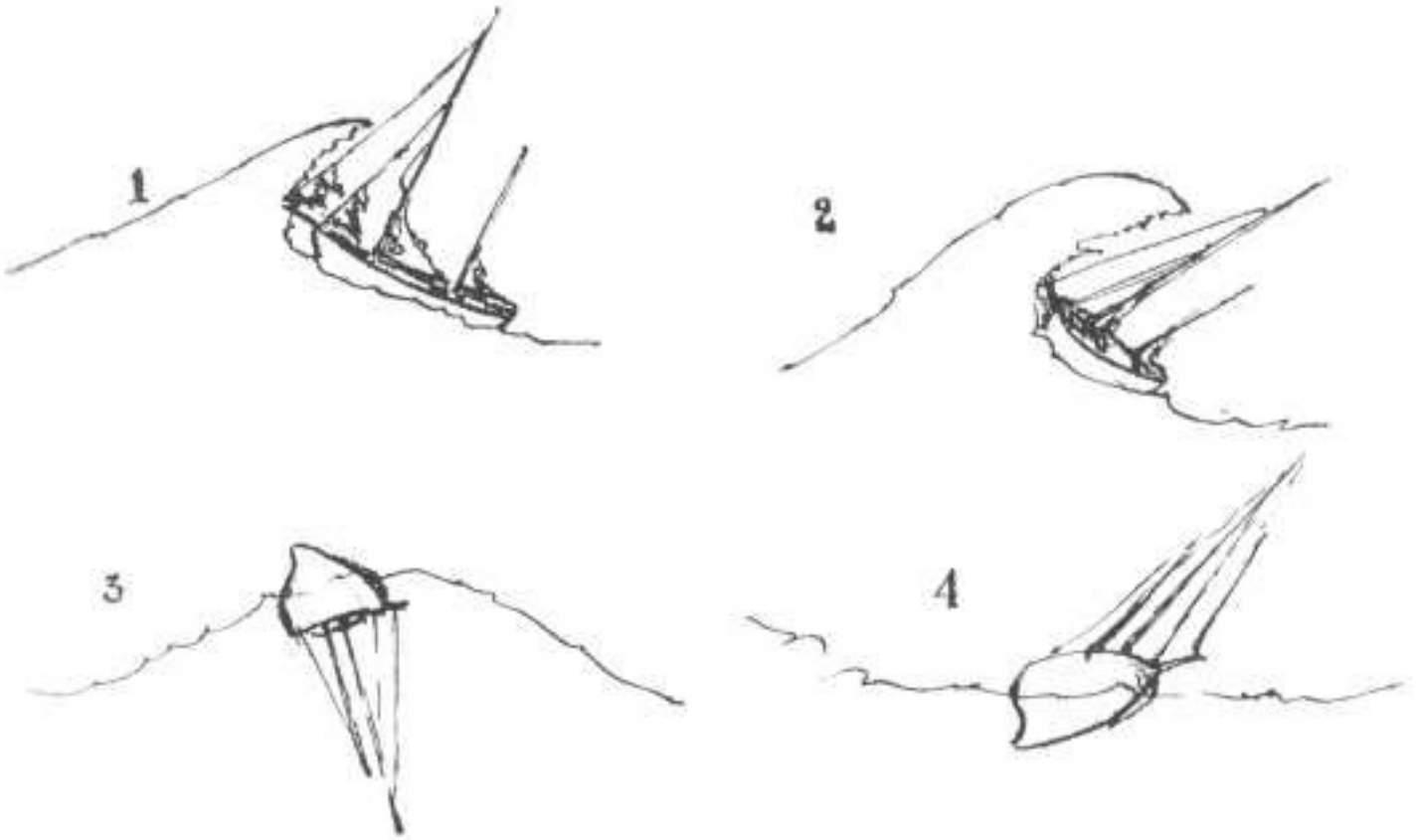
durante un año sin encontrar ayuda.

El *Lehg II* iba arbolado de queche, lo que equivale a decir: con dos mástiles. El mayor era del anterior *Lehg* y fue construido en Francia en 1918. En el momento de iniciar mi viaje, ese mástil tenía treinta años. La propulsión se conseguía por el juego de cuatro velas: un tormentín, una trinquetilla, una mayor y una mesana. Llevaba un juego completo de recambio, una vela más pequeña para las tormentas y otra enorme, confeccionada en tela muy delgada, que haría las veces de bailón en los casos en que me sorprendieran las calmas. Para cubrir la carroza me he provisto siempre de una lona destinada a

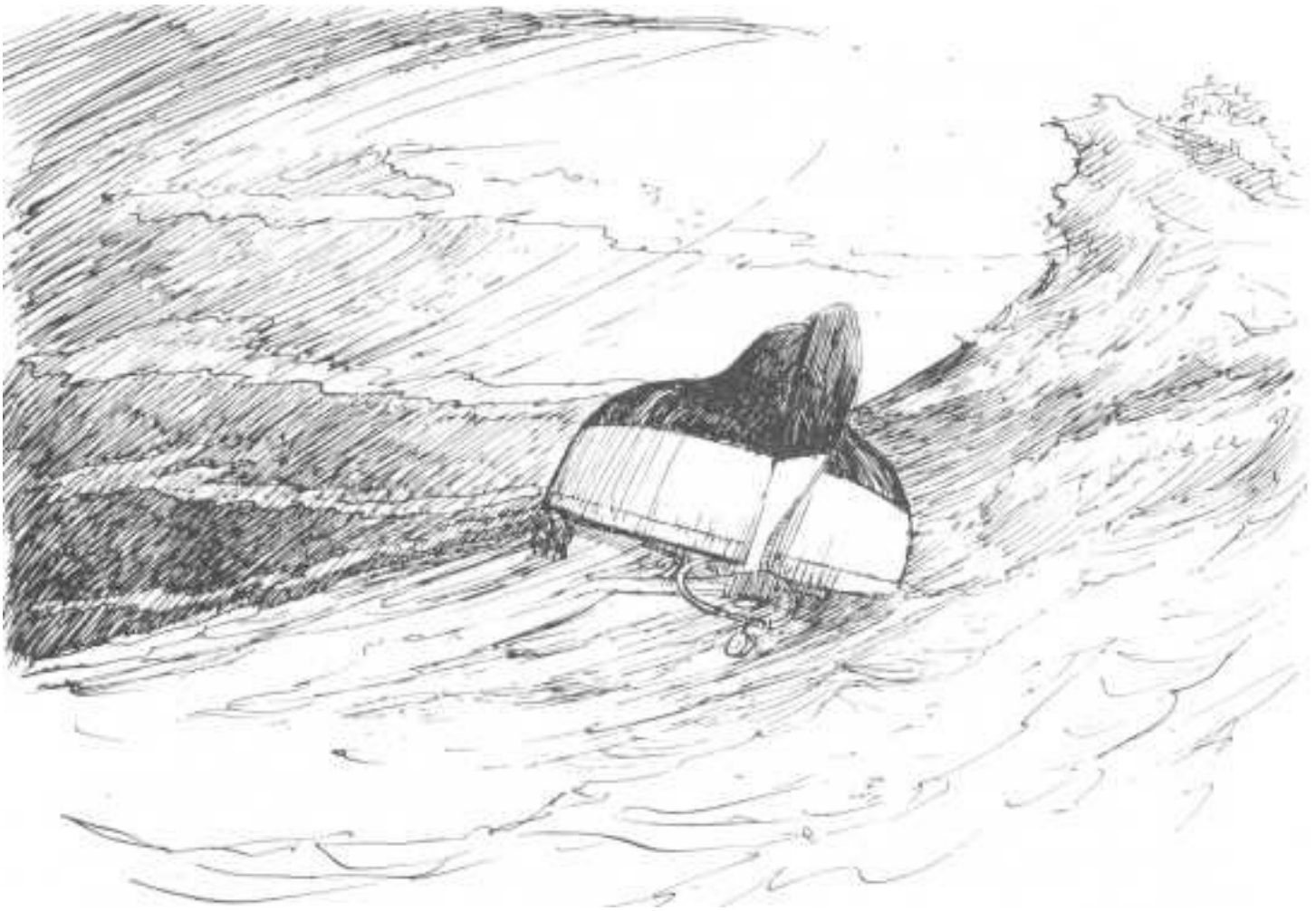
impedir que la ola que rompe en cubierta se estrelle directamente sobre ella. Así se evita que el golpeteo continuado afloje las costuras y se filtre el agua del mar. Además, envuelve en penumbra el interior del barco, permitiéndome dormir de día. Entre los repuestos no faltaba tampoco la barra de timón de auxilio.

Las provisiones fueron completísimas. Nada se dejó al azar. Sabía de los peligros que aguardaban e iba hacia ellos preparado. De no vencerlos, jamás podría ser achacado a una imprevisión. En tal clase de empresas no caben las improvisaciones. Todo debe estar calculado, medido.

Conocía muy bien el barco y sabía de su aguante y comportamiento en alta mar. En un viaje a Río de Janeiro realizado en 1937, al regreso fui sorprendido por un pampero que sopló a ciento cuarenta kilómetros por hora. Fue el mismo que abatió en las rocas de Punta del Este al *Bonni Joan* y al *Shaheen*, que se encontraban en puerto. La violencia del temporal los inutilizó. Me encontraba precisamente en la zona en que zozobró el *Cachalote*, originando una tragedia de la cual no quedaron rastros.



Las figuras 1 a 4 indican las sucesivas posiciones del barco al dar la vuelta llamada «de campana».



Por unos eternos segundos los mástiles quedaron apuntando al fondo del mar, y la quilla al cielo.

El *Lehg II* fue recobrando lentamente su posición normal.

Era un atardecer y preparaba chocolate, en la esperanza de pasar la noche lo mejor posible. Afuera, el viento había hecho estragos en el velamen. Sólo quedaban jirones. La vista de ese mar embravecido producía escalofríos. Estaba yo capeando, aguantando proa a la tormenta. De

repente, lo imprevisto: una enorme sacudida y me sentí despedido. El golpe fue espantoso. Siguiendo el movimiento del barco, rodé hasta encontrarme sentado en el techo de la camareta. Por unos segundos, eternos segundos, los mástiles quedaron apuntando al fondo del mar y la quilla al cielo. El chocolate flotaba en ese piso que era un techo. Sin referencias exteriores, pensé que el barco se hundiría. Algo atontado por el golpe, tuve la sensación de que todo acababa… y sin defensa. Las manos, ensangrentadas, las sentía calientes. Era impotente ante el suceso. ¿Cómo salir de ese encierro en el que reinaba el más absoluto desorden? La quilla hacia

arriba, los mástiles hacia abajo y el *Lehg II* que sería invadido por las aguas… La camareta, herméticamente cerrada. Me hallaba en una cárcel sin salida, en un ataúd. Me entregué al destino. Hasta una especie de laxitud me invadió; un no sé qué de conformidad, de agradecimiento y de respeto a la muerte tantas veces desafiada. Iba llegando, llegando, mientras el barco se hundiría. Nació en mí un abandono total. No quedaba una sola posibilidad de lucha. Sin armas, me resigné blandamente. Se me ocurrió que iba siendo otra vez niño.

El *Lehg II* fue recobrando lentamente su posición normal. Llegaba

una esperanza, aunque tardaba mucho. En cuanto fue posible, salté a cubierta. La laxitud fue reemplazada por la mayor energía. Fuerzas de todos lados me animaban: de los músculos, del cerebro, de los nervios… Venían a raudales, como en bandadas. Miré el mar y sonreí. Cara a cara nos mirábamos. Ya no estaba en el ataúd. Me encontraba en cubierta. El chinchorro estaría lejos, semihundido. No importaba nada. Podía luchar y con los ojos jubilosos, con el corazón esperanzado, dueño de todas mis facultades y mis fuerzas. Se lo agradecí al barco con toda mi alma, hablándole, diciéndole un montón de palabras que el viento huracanado

arrastraba. Y en ese recuerdo se afirmó mi fe futura en el *Lehg II*.

BUENA SUERTE

Es el viernes 26 de junio de 1942. Cumplo con la última visita. Voy al despacho del almirante Guisasola. Por un corredor me precede su ayudante. Penetro en su despacho, en penumbra. Sólo un rayo de luz se filtra por el ventanal que el almirante tiene a sus espaldas. Del trajín de todos los días anteriores, mi ánimo está predispuesto a recibir sensaciones un poco confusas. Quiero expresarme bien, decir muchas cosas, pero atino apenas en esto:

—Mi almirante, vengo a despedirme.

Las palabras suenan a hueco. Yo mismo las escucho y me parece que no son mías. De lo hondo de esa penumbra surgen otras palabras que vibran en el mismo tono:

—Buena suerte, Vito… —Sucede un espacio que llena el silencio y que parece muy largo. Como siguiendo la ruta de sus palabras, agrega—: Es lo que le deseo…

Nos abrazamos. Era mejor que cada uno imaginara, ya que no podíamos hablar. Busqué a mis espaldas la puerta y enfilé hacia ella apresuradamente. Ya por el corredor, me seguía un tropel de

palabras: «¡Salud!… ¡Adiós!… ¡Mucha suerte!…». Venían tras de mí, que caminaba como un autómata.

En la puerta y frente a la plaza, no conseguía afirmarme. Estaba aturdido, como si recién comprendiera lo que iba a ocurrir. Hasta entonces, el intenso trabajo me había significado una distracción. Ahora debía pensar en el viaje. Los dos granaderos apostados allí mantenían su guardia ajenos a lo que en mí sucedía. Un diarero pregonó: «¿Quinta, señor?». Más adelante, un agente me dio la mano acompañando el gesto de un «¡Buena suerte!».

¿Qué hice hasta medianoche? ¿En qué empleé el tiempo? No lo recuerdo.

Continué en ese estado de autómata, pero tenía una lucecita que me decía de haber cumplido con todos los amigos, de haber intentado solucionar cualquier entredicho, cualquier error. Anhelaba, por sobre todas las cosas, quedar en paz con el mundo que iba a abandonar y que no sabía si volvería a él. De todas esa enorme confusión quedó ese convencimiento. Una escena se destacó de las otras sin saber por qué: a medianoche, con amigos muy allegados, fui al *Lehg II* a llevar unos cubiertos y dar el último vistazo. Después, a dormir.

Y LLEGÓ EL 27 DE JUNIO

Mañana fría pero con sol. Salí de casa, tomé un tren del subterráneo y comencé a leer de reojo los titulares de los diarios que llevaban los demás pasajeros: «Hoy inicia Vito Dumas su duelo con el mar»… «Vito Dumas brinda la revancha al mar»… Muchos de ellos me miraban sorprendidos. Yo era el de los títulos, pero no me impresionaban. Al contrario, sentía una

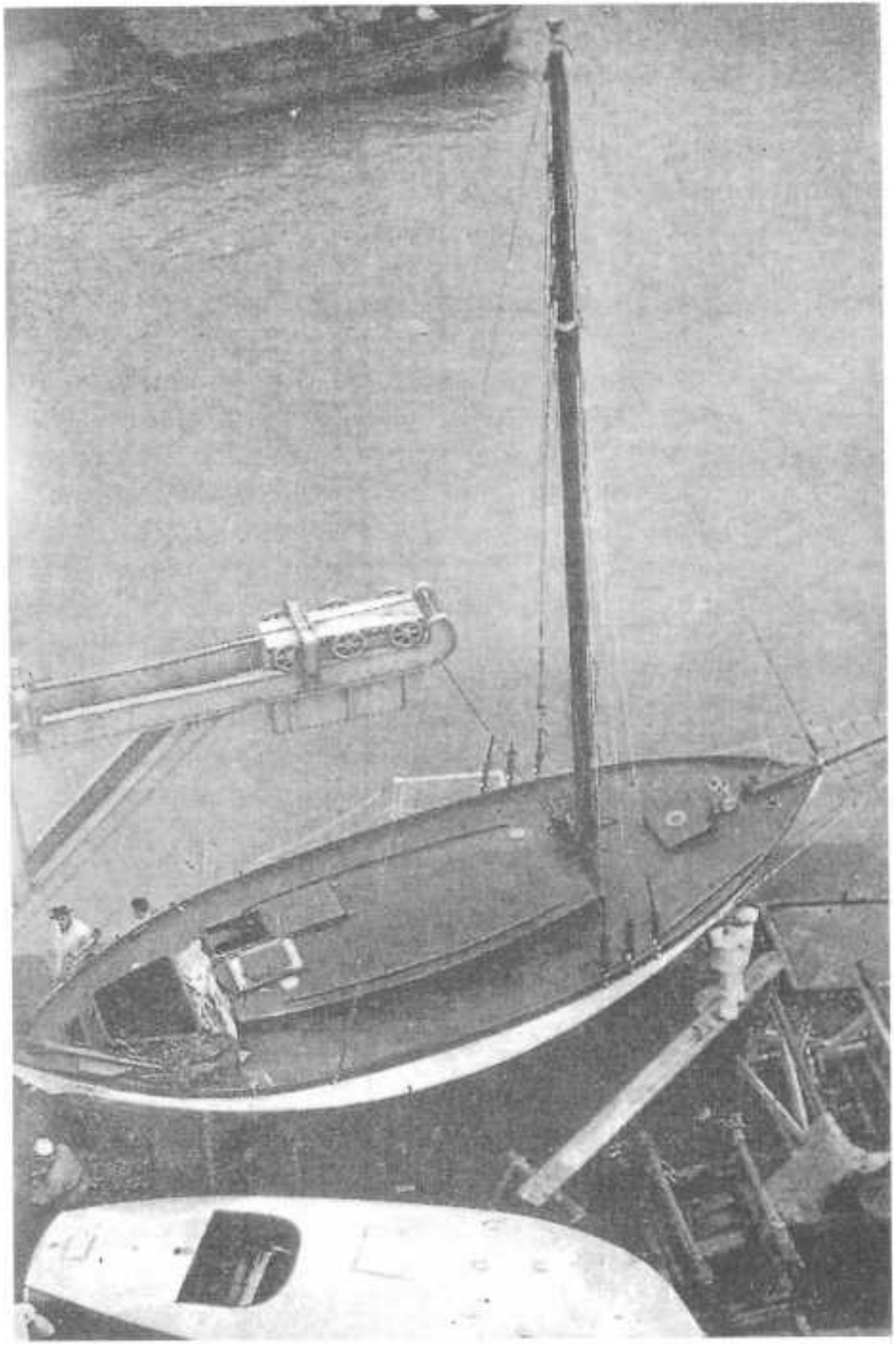
especie de alegría infantil. Cuchicheaban los pasajeros, tornaban a observarme extrañados, pues no tenía apariencia de navegante solitario. Sin valija, sin ropa adecuada, con un traje común, parecía un oficinista más. Salí mezclado con el tropel en la estación Carlos Pellegrini. Iba a la peluquería del «Club de Gimnasia y Esgrima», pero me detuve en la avenida Nueve de Julio para observar la escarcha caída en la noche, que aún quedaba sobre el césped en los lugares sombreados. Ya sentado en el sillón de la peluquería, a todo decía que sí. ¿Fomentos en la cara después de la afeitada? ¡Que me los dieran! ¿Arreglar las uñas? ¡Que lo

hiciera la manicura! ¿Los zapatos? Sí, los miré y juzgué que no les vendría mal una lustrada. Me sentía un oriental en el mejor de los mundos y entregado a toda coquetería. Pero el peluquero de pronto expresó:

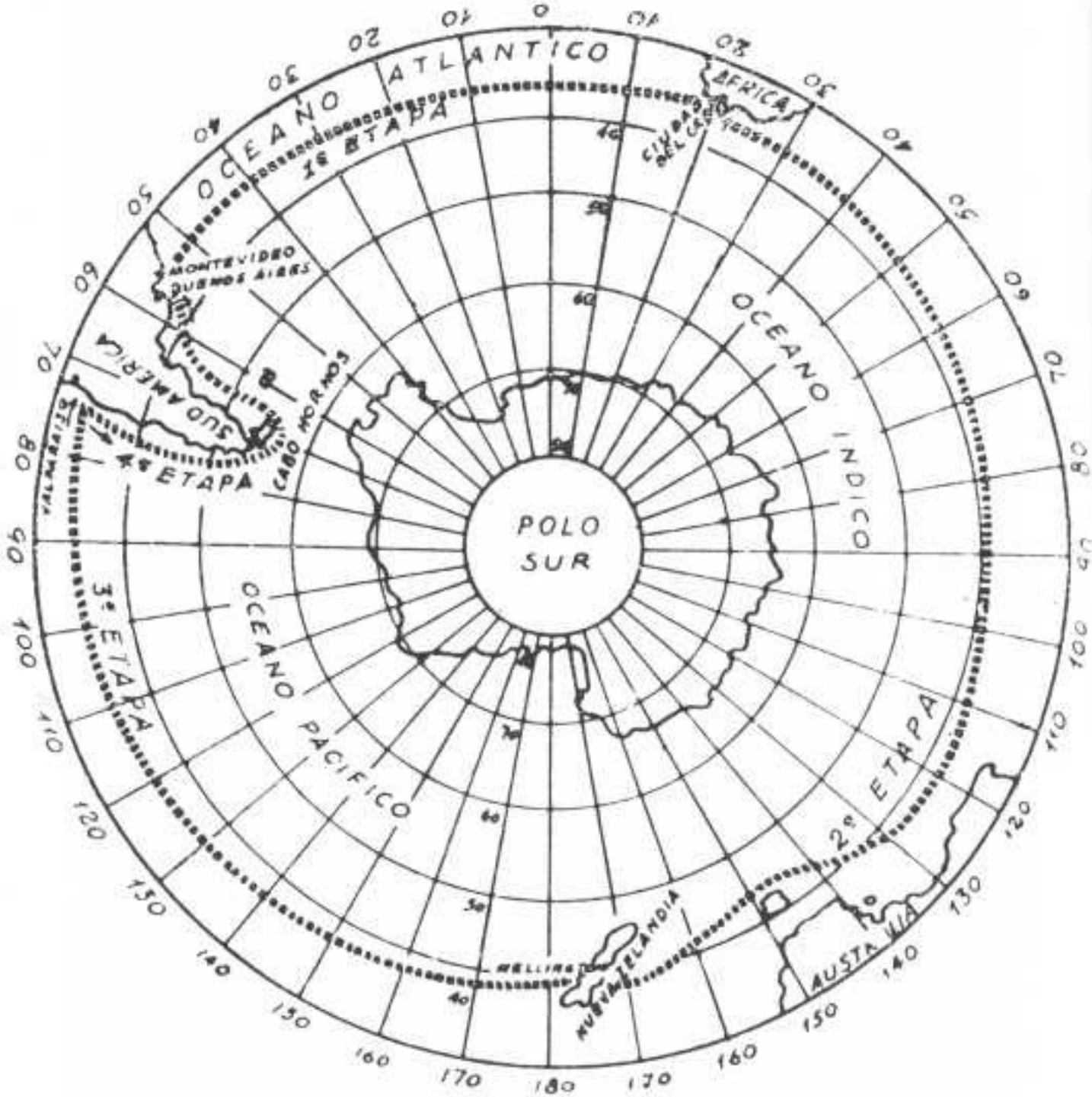
—¿Así que hoy es la cosa?

Desperté. Miré las uñas en las que trabajaba la manicura, los zapatos que me lustraban, y me pregunté para qué servía todo eso. El espejo reflejaba mi rostro como pretendiendo hacerme ver a mí mismo. Comprendí que no estaba en carácter, que me encontraba fuera de situación, como dicen los actores. No podía hallar mi verdadera posición. No sabía si ponerme serio, si reírme o

adoptar una pose grave o dramática. Era difícil encarnar el tipo del navegante en el momento de la partida. Le contesté al peluquero:



Preparando el *Lehg II* para la gran aventura, en la que soportaría una prueba como jamás se le había exigido a otra embarcación de sus características.



La ruta que siguió el *Lehg II* alrededor del mundo en las soledades tempestuosas de

tres océanos, cubriendo 22.000 millas en 272 días de accidentada navegación solitaria.

—¿Ah, sí?… Creo…

—Pero… si los diarios lo dicen… —expresó el pobre, turbado.

—Si lo dicen, debe ser…

Continué mirándome al espejo, haciendo gestos, buscando un tipo de navegante solitario, mientras seguían acondicionándome las uñas y lustrándome los zapatos. Parecía que eso se lo hacían a otro individuo, pues yo seguía en procura del navegante, sin encontrarlo.

Almuerzo en el «Yacht Club

Argentino». La hora se aproxima. Dos veces interrumpo la comida a solicitud de fotógrafos. A la una del mediodía me dirijo hacia el barco. El comodoro del club, señor Antonio Aguirre, con un abrazo me dice:

—¿Creías que no iba a estar presente?

En un aparte, el amigo Amoldo Buzzi me pregunta:

—¿Cuánto dinero lleva?

¡Caramba! No había prestado atención al detalle. Extraigo la cartera. La vista de Buzzi y la mía convergen en el único billete de diez pesos.

—¿Y con eso quiere dar la vuelta al mundo? —pregunta Amoldo.

—¿Y dónde pretende que gaste dinero navegando? —contesto.

—¡No…, hombre…, no puede ser…!

Y como Amoldo es más previsor que yo en detalles económicos, me entrega diez libras esterlinas en billetes.

Un paso más y me detiene un marinero correntino, interrumpiéndome:

—Permítame que le felicite… Yo lo admiro… Yo anduve por esos mares…

—¿Sí…?

—Sí…, y figúrese que por el cabo de Buena Esperanza nos sorprendió un temporal que tiró abajo los mástiles… ¡Cómo no lo voy a admirar!

Yo pensaba para mis adentros:

«¡Linda manera de animarme!». La gente se aglomeraba.Sólo quedaba un trecho de quince escalones hasta llegar a la lancha que me conduciría al *LegII*. Allí, frente a mí, aparece mi madre. Pálida y enormemente triste, como hacía muchos años no la veía. No me gusta que vengan a despedirme los de la familia. Nunca lo he querido. Pero ella lo decidió. ¡A qué hablar!… ¿Contarle qué y decirle qué? … Solamente le rogué:

—Mamá, sonríe… No quiero que te vean triste… Por otra parte, un año pasa pronto…

Sello todo eso con un abrazo y comienzo a descender los quince escalones; pero al promediar la marcha,

mi hermano, que no pudo resistir exteriorizar lo que sentía, prorrumpe a llorar. Al abrazarme, lo hace con tal desesperación, que al desprenderme de él le digo:

—¡Hombre!… ¿No ves que no me dejas respirar?

Infantil manera de romper el efecto de la emoción: era una forma de engañar y de engañarme. La gente seguía afluyendo al puerto. Salto a la lancha. Fotos de aquí y de allá; recomendaciones, apretones de manos, y llego al *Lehg II*. Mientras me cambio de ropa, los hermanos Russo y los marineros del «Yacht Club» establecen el velamen. Está soplando viento del

norte desde la mañana. Es la una y cinco del mediodía de ese día 27 de junio, y el *Lehg II* pronto navega por sus propios medios. He quedado solo a bordo y minuto a minuto me voy alejando de ese rincón en el que está mi madre. Ha dejado de ser la figura. Ya para mí es un símbolo.

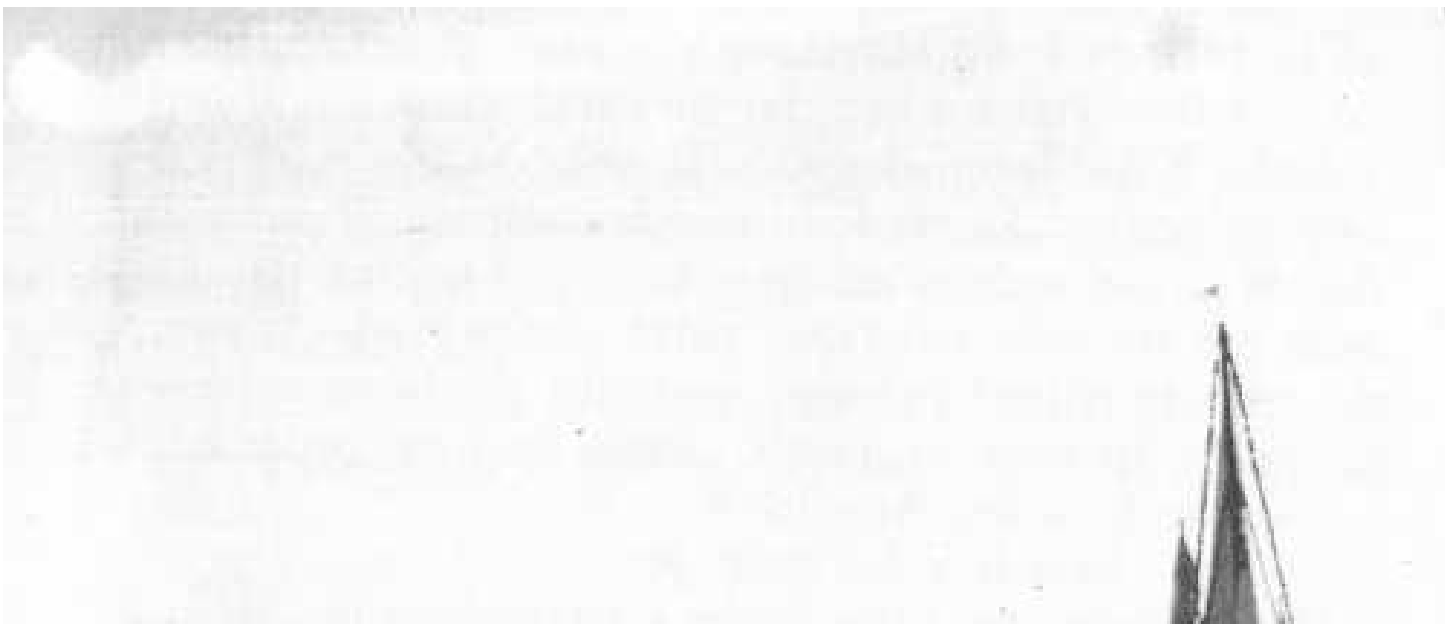
Doscientos metros más allá y al abarcar por última vez con la vista resbalando sobre el espigón de pescadores, donde se ha ubicado gente para presenciar mi partida, hasta el murallón del «Yacht Club Argentino», brota de lo hondo de mi ser un grito espontáneo en el que pretendo condensarlo todo, en el que quiero abrir

las puertas de la emoción largas horas contenida para no mostrar flaquezas: «¡Adiós, patria!».

El barco lentamente va enfilando la bocana del puerto. A sotavento, el *Angelita* de mi viejo amigo Cortelletti lleva a su bordo a Enrique Tiraboschi; a sotavento de éste, el *Erzucor* del amigo Emilio Torres; más a popa, el *Teuco*, donde su único tripulante, el querido amigo Frangi, me augura a gritos buen viaje. Espiño, Montes y otros que habían trabajado de firme en los últimos días en los infinitos detalles de la «puesta a punto» del *Lehg II* me siguen en un *sloop*. A barlovento, el *Chajá*, con su propietario, doctor Niceto Lóizaga, y

señora. Los barcos del Ministerio de Obras Públicas me despiden con fuertes pitadas a mi paso.

El viento norte y la marejada de toda la mañana se hacen sentir. El *Lehg II* va tomando velocidad, y me da la sensación de que tendré una rápida travesía hasta Montevideo. Poco a poco y al enfrentar la Dársena Sur, los que componen mi séquito regresan a sus amarras.



Salida de Mar del Plata rumbo a Montevideo escoltado por barcas de pesca.

Le corresponde el turno al *Angelita*. Lo miro y, entre las personas que van en ese barco, descubro a mi hijo Vito Diego. Me sorprende. Al querer decirle algo, sólo puedo emitir:

—Pórtate bien… Estudia mucho…

En esa despedida, le digo algo tan simple para que pueda repetírselo todos

los días. Cruzado ya el canal de entrada a la Dársena Sur, se me aproxima el último que quedaba del cortejo: el *sloop*. Ya a la par, salta a mi bordo el amigo Amoldo Buzzi, quien, como habíamos convenido, me acompañaría hasta Montevideo para permitirme que en la zona de más tráfico del Río de la Plata fuera posible acondicionar definitivamente todas aquellas cosas que habían llegado a última hora. Comienzo la tarea y, hallándonos a la altura de Quilmes, me sorprende un llamado de Amoldo, quien me grita:

—¡Barco por barlovento!

Era el prestigioso *yachtman* y redactor de la revista «El Gráfico».

Julio Martínez Vázquez, quien con su barco *Sea Bird* viene a brindarme cariñosamente el último saludo. Establezco después la vela bailón para lograr más velocidad. La tarde muere lentamente, y por el lado donde se esconde el sol queda en una bruma de chimeneas esa Buenos Aires que quizá nunca vuelva a ver. No me resulta extraño el acompañante. ¡Habíamos navegado tanto en esos cruceros cortos por ese mismo río!

—¿Unos mates, Amoldo?

—No…, deje que los cebo yo…

Llega la noche. Comienzan a parpadear las luces del canal: rojas, blancas… por el lado de tierra, el

resplandor de la ciudad de La Plata; más allá, de tanto en tanto, luces verdes indicando la posición de algún barco hundido; embarcaciones que van y vienen. Yo llevo tan sólo la luz del compás de navegación y otra dentro de la camareta. El viento se afirma con más fuerza y al mismo tiempo ronda hacia el nordeste. Llega la hora de comer, la de dormir, y siempre hablando de cosas triviales. Las luces de La Plata quedan a popa, y le propongo a Amoldo:

El *Lehg II* en proximidad de Valparaíso, Chile.

—Usted timonea al rumbo este una cuarta al nordeste, mientras yo voy a dormir. Lo relevaré pasada la medianoche.

—De acuerdo.

Me acuesto con la seguridad de dormir, pero cómo es difícil conciliar el sueño. De tanto en tanto pregunto a Amoldo:

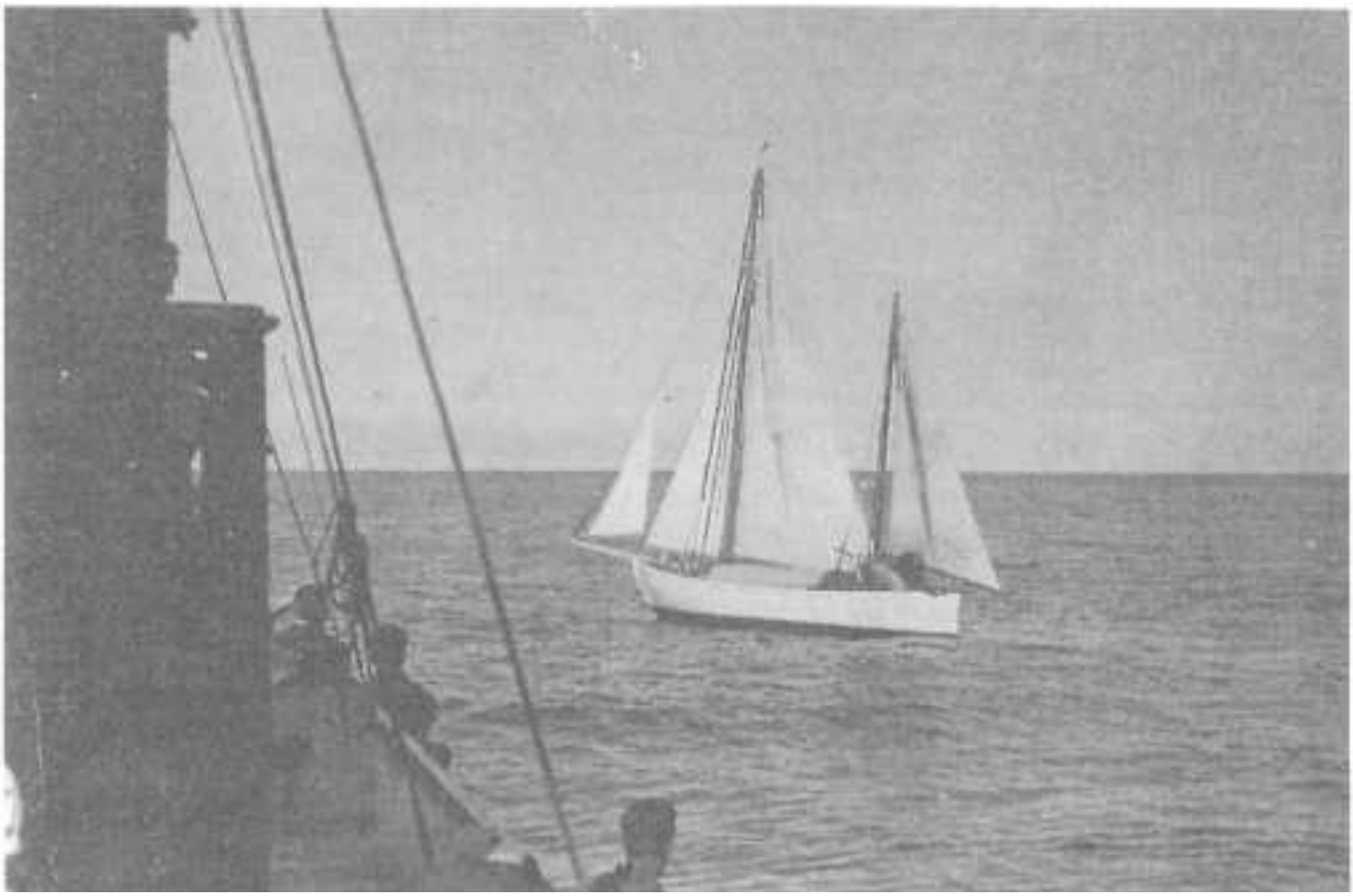
—¿Qué tal?

—Bien.

—¿A rumbo?

—A rumbo.

Pregunto más que nada para saber si Amoldo está despierto. El tiempo transcurre. A la una, ya no me conformo con preguntar acerca del rumbo. Lo quiero ver. Íbamos justo para Mar del Plata. Había derivado de su rumbo. Lo más curioso es que, terminado el viaje, todavía Amoldo está creído que fui yo el equivocado.



El *Lehg II* en el río de la Plata poco después de abandonar el puerto de Buenos Aires.

Decido hacerle compañía. Se reanuda la charla. La Luna aparece de tanto en tanto por entre los nubarrones. Llegó la hora difícil en que la conversación decae. Entre una palabra y otra, las pausas se alargan.

—¿Tiene sueño, Amoldo?

—Y… no mucho…

—Vamos a hacer una cosa —le propongo—. El barco va bien a rumbo. Vayamos a dormir los dos.

Nos ubicamos en las cuchetas. El

Lehg II continúa solo, y cuando la claridad del día se filtra por los ojos de buey decido cerciorarme sobre el lugar en que nos hallamos. Por la inclinación del barco comprendo que el viento ha aumentado. Amoldo sigue durmiendo. Salgo a cubierta para timonear un poco. Encuentro a proa las boyas del canal de entrada a Montevideo, que cruzo a las ocho de la mañana. A esa altura, Amoldo comienza a dar señales de vida. A las diez poco más o menos, fondeo en el puerto del Buceo, luego de unas veinte horas de navegación.

PRIMERAS EXPERIENCIAS

Ese corto trayecto desde Buenos Aires a Montevideo sirvió para observar ciertos detalles. Asomaron algunas deficiencias que necesitaban ser subsanadas inmediatamente. Por ejemplo: los cables de acero estaban completamente en banda, y el mástil, casi sin apoyo, cimbraba en forma alarmante. Ese trabajo lo realizaron dos marineros amigos. Cambiaron asimismo unas

vigotas por otras de mayor diámetro. La tarea fue pagada religiosamente… con una botella de moscatel. Cantidad de amigos llegaban a verme y, junto con ellos, algunos apreciados regalos. Alejandro Zorrilla de San Martín me obsequió con su navaja marinera. El timonel Gascue apareció con un cuadrito del *Lehg I*, con el cual adorné mi camareta. Otro me regaló varias botellas de agua mineral. El gordo Mathó Puig me condujo con su automóvil a una casa de artículos navales, en donde adquirí pinceles, pintura y una linterna eléctrica. Puig convencía de tal manera, que pretendía me llevara cosas que en realidad no sabía dónde ubicarlas. Pero

lo cierto es que el dueño del negocio, ante la vehemente locuacidad de mi amigo, no me quiso cobrar. Todos deseaban agasajarme. Montero Zorrilla y demás compañeros del «Nautilus» me invitaron a comer una noche, pero antes pasamos unos momentos muy agradables en su departamento, que tiene la particularidad de estar decorado con motivos náuticos. Posee un octante de graduación de marfil, faros de posición, ruedas de timones, y más que todo su cordialidad inalterable. En el rancho de Lauz llamado «La Palmera» me fue servida una comida muy pintoresca. Cada plato había que ir a buscarlo en coche al «Yacht Club Uruguayo».

Por esos días soplaba un fuerte pampero que obligó a las autoridades navales a clausurar el puerto. No dormía a bordo, sino que me alojaba en el «Yacht Club Uruguayo», en el cual la bandera roja de peligro se mantenía izada. El viento acusaba una velocidad de cincuenta a cincuenta y cinco kilómetros por hora. No obstante, me decidí a partir el 1 de julio. El viento y el mar no eran los más indicados para afrontarlos, pero existía otra razón poderosa que me impulsaba: la buena época se iba. De acuerdo a mis cálculos, quería llegar a Sudáfrica antes de la primavera.

EL DÍA HABÍA LLEGADO

Amanece el 1 de julio igual a los días precedentes. El mar, más impresionante que nunca. Tenía fijada la despedida luego del almuerzo. Para llenar esas horas, fui al centro de la ciudad. La avenida 18 de Julio aparecía hostil. El viento se hacía sentir. Yo mismo experimentaba un frío penetrante. Sentía cierto desconcierto, una especie de orfandad, una sensación de soledad que

intenté combatir entrando en un bazar a adquirir enseres para la cocina o comprando diarios que no podía leer aunque los ojos pasaran sobre sus letras. Dispuse regresar al club en un ómnibus. Veía a la gente arropada en esa mañana triste, gris, chata. El vehículo dejó tras de sí la plaza Independencia, continuó por 18 de Julio y llegó a la plaza Libertad, cuyo escenario poco ha cambiado con el correr de los años. Vino a mi memoria, no sé por qué analogía, uno de los barrios de París, tan solemnes en sus estables formas casi inmutables a través de lo mudable del tiempo y de las cosas.

La plaza Libertad me lleva a la

evocación. Me veo allí correteando en mi lejana infancia; paseando en un minúsculo cochecito tirado por dos carneritos. Me pregunto: «¿Por qué el salto enorme hacia el pasado?». ¡Y precisamente en este instante! Sí, son muchas las veces que he visto eso en el decurso de la transformación hasta hombre. Comprendo que despierto después de mucho a un sentimiento aletargado. Veo lo que estuvo oculto.

Es el supremo instante en que debo dejar este lugar amable de mi niñez, pero me aferró a eso que está por encima de los años y quiero grabarlo hondamente en mí. Aquella inmensa alegría de ver al Marqués de las

Cabriolas en los carnavales montevideanos, al son de los tamboriles, cortejo que desfilaba ante mis ojos asombrados de los seis años, desde la sillita en que mis padres me ubicaban al borde de la acera. Tamboriles que suenan ahora en el corazón que, oprimido por una congoja, lamenta el hoy por aquel ayer, acaso superficial, pero tan intensamente humano… El ómnibus continúa su viaje y despierto. He llegado frente al club.

Todos los amigos del Uruguay han querido sentarse en torno a la mesa en el almuerzo de despedida. Se advierte poca alegría. El capitán me ha dicho, quizá para alentarme:

—Mire, Dumas, el mal tiempo es local. Cuando abandone la costa uruguaya, encontrará zonas más favorables.

Se pregunta y se contesta, pero muchas palabras mueren a flor de labios. El puerto sigue clausurado.

Ha llegado la hora. En la Prefectura Marítima me entregan el rol de navegación y me voy despidiendo casi en silencio. Me dirijo hacia el *II*. Una lancha me remolca, a fin de dejarme en una boya en la cual tenga más libertad de acción para zarpar. Establezco todo el velamen. Se zarandea el barco. ¡Cómo será afuera! Muy cerca de mí maniobra el *Huaglen* del amigo

Mailhos. Lo timonea Alberto Puig. Van también el doctor Giuria, Óscar Gascue y no recuerdo si algún otro. Largo amarras, y el *Lehg II* comienza a tomar lentamente el camino. El viento del sudoeste sopla a más de cincuenta y cinco kilómetros por hora. Afuera hay gran marejada. Unos minutos más y el barco traspone la entrada del puerto. Mi rumbo es al sur, para abrirme de unos bancos que velan próximos a la costa. He iniciado el viaje hacia el continente africano, del que me separan más de cuatro mil millas. Conoceré el terrible efecto de los «cuarenta bramadores». Es la primera vez que un hombre solo se arriesga a navegar en esa latitud. ¿Qué

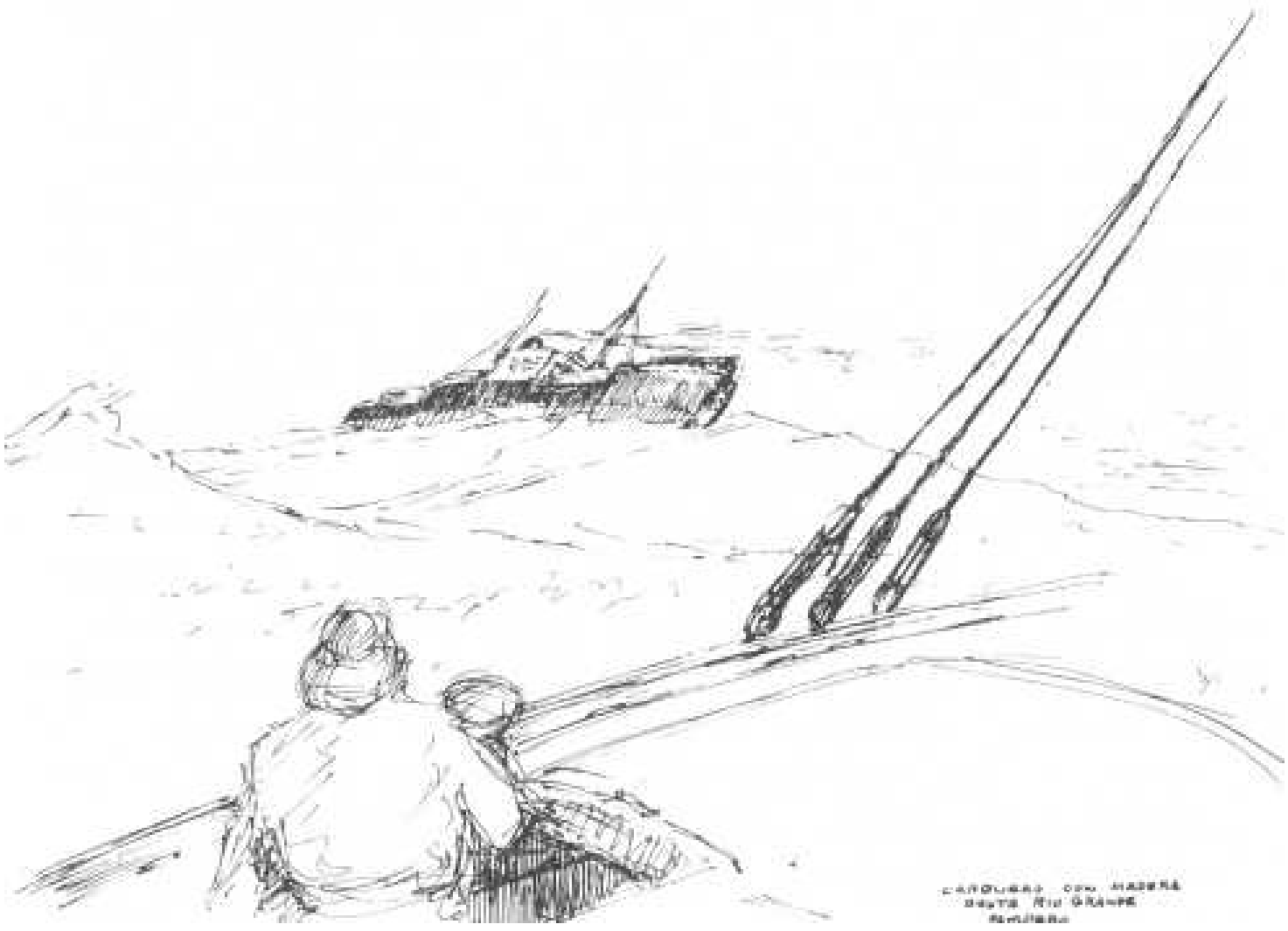
me deparará el mañana? Por de pronto, sé que todo mi mundo y mi seguridad residen en estas maderas que me cobijan. El *Huaglen*, único barco que se animó a despedirme pese al estado del mar, embarca mucha agua. Sus tripulantes viran y dirigen la proa en procura del puerto. Los brazos se agitan dándome los últimos adioses. Al mirar ya por popa ese puñado de amigos de tan querida tierra, lloro amargamente. Necesitaba ese llanto. Por mucho tiempo lo había contenido en mi papel de hombre inconmovible. Ahora soy nada más que un niño.

A las dieciséis horas, a mi través, se encuentra la isla de Flores. Mi rumbo es

ahora hacia el este. Voy viento en popa. Las olas, en continuo aumento. No puedo descuidarme ni un solo segundo. Me he propuesto no descansar hasta alejarme de la costa, por el peligro que implicaría el dormirme en una zona de tanto tránsito. A las veintiuna horas, la Punta Imán de Piriápolis queda a mi través. El barco marcha como si tuviera motor. Es así que, a las veintitrés horas, el resplandor del faro de Punta del Este ilumina por instantes el velamen del *Lehg II*. Por el sur, la masa oscura de la isla de Lobos aparece cuando me elevo en el lomo de alguna ola. El viento sigue aumentando en su intensidad. Es, en realidad, un pampero sucio. De tanto en

tanto, gruesos nubarrones cargados de agua se precipitan. Esto y el agua que se desploma en la cubierta me obligan a cerrar toda abertura para que no penetre en el interior de la camareta.

Recién en el amanecer del día 3 de julio, vencido por el sueño y cansado de correr ese tiempo de todos los diablos, decido arriar la vela mayor. Me aferró al pasamanos y a cuanto cabo se halle a mi alcance. Debo suspender por momentos el trabajo, pues estoy a punto de ser despedido al mar.



Carguero con madera durante un pampero, cerca de la costa de Río Grande.

La noche es negra. No se distinguen señales de vida por ningún lado. Llevo casi cuarenta horas de trabajo

continuado. No he probado alimento alguno. Al arriarla, la vela hace temblar el barco, dando la impresión de que va a romper todo. Logro, por fin, trincarla en cubierta. El *Lehg II* ha perdido velocidad y se eleva más acompasadamente sobre las olas. Lo dejo capeando con proa a tierra. Tiemblo de frío y de cansancio. He navegado hasta ahora sin luz. Penetro en la camareta, lo que no hago desde que partí. Me llama la atención advertir agua en la sentina. Procuro encender un fósforo para dar luz, pero tengo las manos duras, toscas, y los malgasto uno tras otro. La misma caja, mojada, la arrojo por la borda. No sé qué ocurre.

Será nerviosidad, la falta de práctica porque hace unos años que no navego, pero ya estoy en la tercera caja tratando, con un poco más de tranquilidad, encender un fósforo. Al fin lo consigo.

Un marino debe pensar en sí, recién después de haber hecho todo lo que el barco necesita. Por lo pronto, comienzo a desagotar el agua de la sentina, y debo declarar aquí que, desde que navego, jamás usé bomba de achique. Siete baldes de agua echo por el tambucho de la camareta; es la que se ha filtrado desde que salí de Montevideo. Ello me llama la atención, pues el *Lehg II* nunca hizo agua. A ciencia cierta, tengo una vaga idea del punto en que me

encuentro. Pero deberé pasar muchas vicisitudes antes de encontrar al marino que soy.

Es tal el cansancio y tantas las cosas que han desfilado por mi mente en los últimos tiempos, que no siento apetito. Quiero descansar. Me echo en un rincón. Duermo profundamente, para despertarme atontado al mediodía. Como un pedazo de galleta y bebo una botellita de leche con chocolate. El tiempo continúa malo y resuelvo seguir la ruta con vela mesana y trinquetilla. El barómetro está en 769°; termómetro, 13°; hidrómetro, 90°. En todo lo que la vista abarca no se consigue divisar tierra. El temporal sigue sin miras de

amainar. A la caída de la tarde, cansado, dejo al barco que se conduzca solo, procurando refugio en la camareta. Las olas son monstruosas y atacan por todos lados. El barco gime. De cuando en cuando rompe alguna en cubierta. El viento ha pasado los cien kilómetros por hora. Los «cuarenta bramadores» ya se hacen presentes. Hastiado por la persistencia del mal tiempo y de achicar veinte baldes de agua, decido proporcionarme un poco de reposo.

A medianoche quedo consternado al comprobar que el agua ha cubierto el piso de la camareta. Lo más terrible es que, por efecto de los bandazos, esa agua amenaza echar a perder todo lo que

llevo en el interior. Febrilmente me dispongo a la dura lucha de sacarla balde a balde. La tarea se torna penosa. Muchas veces, el balde que está a medio camino vierte todo el líquido sobre mi persona. Me encuentro completamente empapado. Tengo las manos agrietadas y me duelen. Pienso en que algo raro acontece. No es posible que un barco que jamás hizo un balde de agua, en el espacio de unas horas se inunde al extremo de que, si el mal tiempo no me permitiera achicar, me hundiría irremisiblemente.

Desesperado, trabajo para que no quede agua alguna en el interior y para descubrir así la filtración. Pero tropiezo

con un obstáculo: la mayor parte de la sentina, es decir, debajo del piso, está completamente obstruida con cerca de quinientas botellas de bebidas. Con el barco que se mueve furiosamente a impulso del vendaval, tengo que mover la estiba, botella por botella. Después de tan fatigoso esfuerzo descubro que no es allí el desperfecto. Inspecciono desde popa hacia proa, pero aquí están ubicadas las latas de galleta. Se agrava la cosa porque en proa es donde más se sienten los golpes. El desplazamiento de las latas al ser transportadas a la camareta me produce heridas en las manos y en el cuerpo. ¡Por fin descubro la filtración! Una tabla, a la altura de la

línea de flotación del casco, se encuentra astillada. No es el momento de averiguar la causa. Rápidamente me procuro un pedazo de lona, pintura en pasta, masilla y un trozo de madera. Con clavos y un martillo tapono la vía de agua. Es tanto el deseo de hacer rápido la operación, y la lámpara que me ilumina se balancea en tal forma, que al quedar en la oscuridad descargo martillazos en mi mano. El trabajo queda provisoriamente bien. El agua filtra, pero en escasa cantidad. Vuelta a colocar las latas en su lugar.

Son las cuatro del día 4 de julio. Me siento agotado. He trabajado desesperadamente para salvar mi barco;

pero experimento la gran satisfacción de haber vencido la primera dificultad. Puedo ofrecerme el placer de descansar unos momentos. El mar continúa malo, aunque no tanto como los días anteriores. Sin embargo, es indudable que nada bueno presagia. Todo está saturado de agua de mar. Tomo al timón.

Los «cuarenta bramadores» se habían anticipado. Esos vientos, llamados así por los ingleses, merecieron tal nombre porque, aparte su intensidad, producen el ruido característico de la sierra cortando madera. Llegan acompañados de nubes bajas, lluvias y granizo. Y soplan en los 40° de latitud.

Vito Dumas equipado con toda su ropa de abrigo.

Es el atardecer y ya achiqué la sentina. Realizo los quehaceres y quedo contemplando el mar en la noche. Se presiente lo grandioso de esas montañas movibles que al elevarse cubren el horizonte. Hay estrellas. El viento es más suave, luego de haber rebasado hoy los cien kilómetros de velocidad. Quedan en popa las gaviotas comiendo algo de galleta que les tiro por la borda.

Al despertarme el 5 de julio a la una de la madrugada, advierto que el farol que llevaba en cubierta se halla apagado. Decido para lo sucesivo no utilizar luz alguna en cubierta. Ordeno mi vida de esta forma: cuando hay mal tiempo, navegar con mesana y

trinquetilla, y al llegar la noche, dejar al *Lehg II* marchando en lo posible en su rumbo, en tanto yo duermo hasta las siete o las ocho del día siguiente. Es lo que me he propuesto para el futuro, pero un acontecimiento imprevisto viene a variar esos planes. A las ocho de este día me siento enfermo. Tengo una infección en el brazo derecho y abiertas varias heridas en la mano. Comienzo a notarme deprimido. Carezco de voluntad para timonear. Resuelvo quedarme en cama.

El 6 de julio, el brazo sigue mal. El mar ha calmado por fin. El viento tiene gran intensidad. A las diez establezco la vela de capa, una vela para tormenta

más pequeña que la mayor que he usado hasta ahora. Este trabajo, ya de por sí dificultoso en una cubierta que se zarandea, ha sido agotador porque mi brazo derecho está casi inutilizado por la infección, que empieza a preocuparme. Timoneo procurando descubrir algo de vida alrededor de mí, la que sólo es animada por la presencia de unas especies de albatros. En la noche han aparecido algunos delfines, que, apenas emergen de la superficie del mar, nadan a gran velocidad en torno al *Lehg II*. Me extraña esa presencia, por cuanto me encuentro muy alejado de la costa. A medida que pasan las horas, el mar se va calmando. Esa quietud

majestuosa del Atlántico me impresiona por vez primera. Pocas nubes se ven en el cielo y están aglomeradas al nornordeste y nornoroeste.

Al mediodía del 7 de julio consigo situarme, y me da 35° 47' sur; longitud, 47° oeste. Me encuentro a cuatrocientas ochenta millas al este de Montevideo. Según mi carta de navegación, me hallo en una zona en la que, de treinta días, hay un promedio de veinticuatro de temporal. Sin embargo, ahora encuentro calma. La ligera brisa que espero, no se decide a venir. Anda rondando por varios lados, especialmente del primer cuadrante. Recién al atardecer sopla del nordeste y el barco, por primera vez

también, comienza a navegar solo siguiendo su ruta. Dejo que mi mente busque un rumbo, y llega a J. L. Grundel como puerto. Pienso en ese viejo lobo de mar de la Armada sueca y más tarde capitán de mercantes. Veo su simpática figura y me parece escucharlo en sus discursos de los días que precedieron a mi partida de Buenos Aires, hablando con palabras precisas y puras como un manantial, añorando los pasados días de embarque. Siendo fuerte y sano, el motivo de no repetirlos era otro: un grumete, su hijo. Recuerdo que en uno de esos discursos dijo la gran verdad: «Allí, en el mar, es donde uno se encuentra a sí mismo». Voy

comprendiéndolo ahora y sonrío de mi desesperación al gastar tres cajas de fósforos la noche que pretendí encender el farol. Es indudable también que fue muy duro el principio, pues el viento, al correr de los días y pasar los cien kilómetros por hora, rompió los ojales de la carpa, cuya tela es de un respetable grosor.

EL BRAZO Y EL MAR: LOS DOS MALOS

Tengo las manos vendadas y cada maniobra, cada tarea impuesta por el trajín de a bordo, me produce dolores intensos. El camino es largo y no he dejado de pedir a Dios que me guíe, pero también comprendo que el marino debe ser sufrido y que los cálculos realizados en el campo, acompañados de una vida sana y hasta entrenada, son

poca cosa ante la dura realidad. Lo acepto y me convenzo de que no caben las ilusiones de días amables. Voy por una zona en donde los temporales habrán de sucederse y que jamás ha sido surcada por un hombre solo. No se me oculta eso; al partir, sabía que no era un viaje de placer, pero es que la imaginación nunca basta, queda corta. Carezco de antecedentes de otros navegantes, pues todos los relatos leídos se refieren a lugares más hospitalarios. Me fortalezco dentro de la conformidad; espero el mañana y estoy dispuesto a enfrentar la incógnita del futuro. Para tonificarme espiritualmente, me brindo una comilona a la caída de la tarde. Es

la primera comida caliente desde que zarpé. Una sopa y papas fritas componen el menú. Poca cosa, mas para mí todo un banquete. Así, lentamente, se van esfumando las pretensiones. Cualquier pequeñez puede ser el motivo de una satisfacción. Y acaso sea eso la verdadera vida.

El viento, que había andado rondando indeciso, en la madrugada del 8 de julio empieza a soplar, desgraciadamente, del estesudeste, lo que me obliga a tirar un bordo hacia el sur. El cielo se ha cubierto completamente. Vuelvo a dormir, pero a las ocho y media trato de timonear. Como no adelanto gran cosa y me mojo

mucho, resuelvo retornar a la camareta, en la que paso la mayor parte del tiempo recostado. El barómetro se mantiene en 774° y la temperatura es de 14°; el viento sopla con fuerza de sesenta kilómetros.

A medida que va avanzando el día, las cosas empeoran. Llueve, y el *Lehg II* continúa sólo con su vela de capa, siempre en rumbo sudeste. A la mañana siguiente resuelvo timonear. Durante la noche, el barco ha sido zarandeado violentamente. A mediodía me procuro un descanso, y al penetrar en la camareta advierto con fastidio que ha entrado mucha agua. El mar es tan imponente, que no puedo pensar en hacer una

reparación completa en esa parte de proa y a babor, en donde efectué el trabajo de emergencia para evitar la vía de agua. Aguardo la llegada de un día favorable que facilite un trabajo más seguido, consistente, más completo. Pero aunque el tiempo lo permitiera, quizá no me fuera posible, porque mi mano tiene un aspecto impresionante, deformada por la infección.

La mano y el brazo derechos se hinchan más y más, impidiéndome todo movimiento. El dolor se acentúa y la fiebre aumenta. Al anochecer resuelvo darme una inyección antipiógena. Transcurre la noche postrado sobre la cucheta, aquejado de dolores y con

fiebre en aumento. Respecto al tiempo, no varía la situación al día siguiente, 10 de julio. Para empeorar las cosas, sigue penetrando agua por el maldito rumbo. Compruebo que por efecto de los bandazos se ha roto un frasco de cinco kilos de miel. ¡Qué lástima! Se ha derramado su contenido hacia la sentina, dejándolo todo en estado pegajoso. Decido aplicarme otra inyección antipiógena. Esterilizo la aguja y logro introducirle un centímetro cúbico de remedio. La tarea tiene que ser realizada con la mano izquierda, la que es muy torpe para esas delicadas operaciones. Son tan frecuentes y fuertes las sacudidas, que debo cuidarme mucho de

no aplicar la inyección a la colchoneta en vez de hacerlo en el brazo enfermo. En tierra, la tarea es simple con un pulso firme, pero aquí, en el *Lehg II*, todo se mueve. Un mal movimiento y todo cae al suelo. Pescar la aguja en la sentina, recoger los enseres y nuevamente la esterilización. Así transcurrió una hora: dolorido, enfebrecido, impaciente y oprimido de angustia.

Carezco de voluntad, al punto que, tirado en la camareta, tanto me da que el barco siga como que se hunda. Ni siquiera puedo dormir, porque cualquier roce en el brazo enfermo intensifica el dolor, que se hace insoportable. Ni ganas de comer ni de pensar. Es una

indiferencia total acerca del destino. Sólo existe una cosa: que el brazo duele.

Al día siguiente me aplico la tercera inyección. El brazo tiene un diámetro alarmante y la fiebre no baja de los 40°. Me pongo a cavilar acerca de las funestas consecuencias que sobrevendrán si no resuelvo hacer algo más definitivo. El mal no cede. Con la fiebre que atormenta, el dolor terrible que no deja ni dormir, la situación no puede prolongarse.

Es absolutamente necesario tomar una decisión. Esa noche sería la última con el brazo en tal estado. A tierra no hay tiempo de llegar. Si a la mañana siguiente el mal no evoluciona

favorablemente, habrá que amputar el brazo inútil, que llevo a la rastra y del que emana ya un olor a descomposición. Se muere y me lleva consigo en su camino; ello significa una septicemia. No puedo permitirlo sin antes jugar la última carta. Drena por varias bocas abiertas en la mano, pero no consigo localizar el foco infeccioso en esa masa informe. Un hachazo, la navaja marinera, será a la altura del codo o del hombro, pero en algún lugar se procederá a la amputación. Pienso en las escasas herramientas de que dispongo para la intervención. Ya no interesan ni el barco, ni la ruta, ni el viaje. Débil, afiebrado, dolorido, angustiado hasta lo

indecible, cualquier movimiento impuesto por ese zarandeo interminable contribuye a que el dolor se intensifique.

Las horas van rodando en esa larga noche, que la quiero dormir, acaso, para siempre. Los elementos de medicina que llevo son insuficientes. Lo tengo bien comprobado en este triste caso. Como última posibilidad queda la amputación, pero… ¿bastará?… No era definitivo entregarle un brazo a la muerte, pero… ¿no sobrevendrán nuevas complicaciones?… Una infección mayor, más fulminante… En esa larga e inolvidable noche surge del fondo del ser, de lo más escondido, una esperanza hecha ruego religioso. Me remito a

Santa Teresita. Le solicito me ayude, y caigo inconsciente, no sé por cuánto tiempo…

En la madrugada del 12 de julio, alrededor de las dos, me desperté. La colchoneta estaba mojada. Supuse que una ola rota en cubierta había penetrado por los ojos de buey. Pero sabía que éstos se hallaban herméticamente cerrados. Al moverme, sentí mi brazo más liviano. La alegría no encontró límites. En la mitad del antebrazo se había abierto una enorme boca de ocho centímetros de diámetro y por allí drenaba abundantemente. Pretendí con el punzón de la navaja marinera extirpar la raíz del mal. La escena era macabra a la

luz mortecina del farol que se balanceaba. Mi debilidad y la vista impresionada ante el estado del brazo no pudieron resistir. Resolví aplicar una compresa de algodón impregnada en óleo calcáreo. Luego apliqué la cuarta inyección antipiógena.

Ese día, como para asociarse a mi mejoría, apareció el sol. El viento rondó al sur y comencé, instintivamente, a colocar las cosas en orden: limpié la miel que había quedado esparcida y desinfecté la colchoneta, todo con un brazo sólo. El futuro aparecía más sonriente. Renovaba las compresas, me iba alimentando, el cuerpo reaccionaba. El 13 de julio tomé de nuevo el timón,

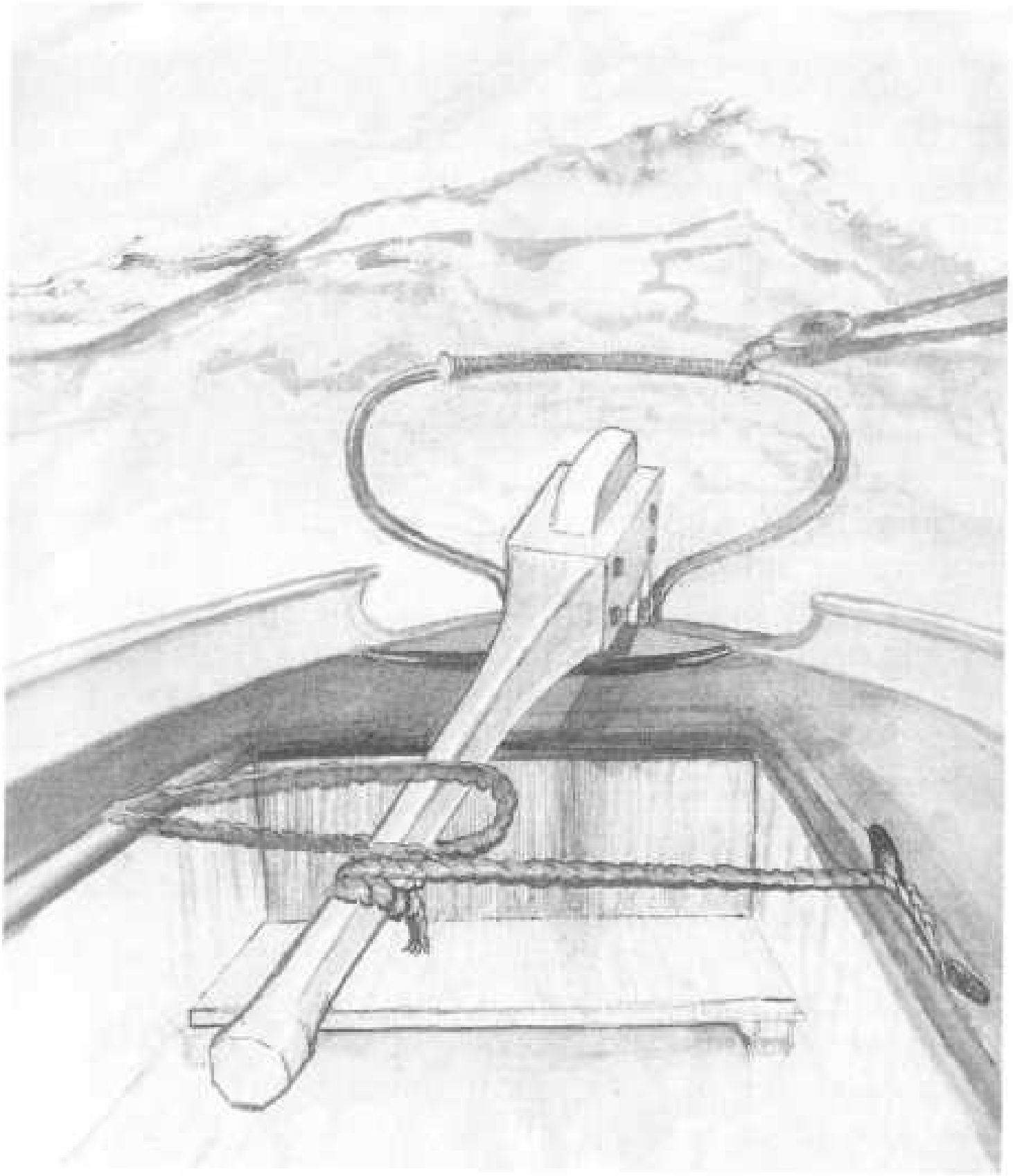
que durante varios días no sostenía en mi mano sino por breves momentos.

VEINTICUATRO DÍAS DE TEMPORAL POR MES

Llegan nuevos chubascos, que al parecer no me abandonarán, porque son típicos en esta parte del Atlántico sur. La corriente ayuda a la marcha del barco. E l *Lehg II* va con vela de capa, trinquetilla y mesana.

Hasta ahora, a ciencia cierta, no he

podido definirme acerca del velamen que debo llevar. Voy tanteando, experimentando y, además, no puedo prodigarme mucho en cubierta, porque sigo accionando con un brazo solamente, cubierto el otro con dos compresas de algodón y un trapo de piso. Sin embargo, a las pocas horas quedan empapados por el drenaje. Tampoco debo descuidar el agua que sigue penetrando.



Detalle de la forma en que va amarrado el

timón cuando el barco navega sin timonel.

El viento, que ahora es en popa, requiere una continua atención y me impide entretenerme mucho en otras cosas que no sean la vigilancia del rumbo. Hasta los primeros minutos del 14 de julio sigo en el timón, pero como el viento no se torna favorable para dejar al barco solo, me dispongo a arriar la vela de capa y concederme un descanso bien ganado. El *Lehg II*, con la trinquetilla y la vela mesana, cruzado un poco a la corriente que lo arrastra hacia el centro del Atlántico y que no le permite seguir una ruta ideal, va avanzando, por lo menos, hacia la lejana

meta. Al amanecer establezco nuevamente la vela mayor, para conseguir recuperar el terreno perdido en los días en que estuve enfermo. El viento se afirma del oeste, entre sesenta y setenta kilómetros de velocidad. Luego de ingerir una botella de leche con chocolate, paso el día corriendo los chubascos. A la noche, cansado y luego de la curación, que no descuido, dejo al barco con el velamen que tiene. Cada dos horas más o menos me asomo a controlar la marcha. Al día siguiente y bien temprano voy al timón, hasta que a mitad de la jomada, ya en mejores condiciones el brazo, puedo realizar la tarea de situarme, cálculo que arroja lo

siguiente: latitud, 36° sur; longitud, 41° 50' oeste; vale decir que he recorrido setecientas veinte millas al este de Montevideo. Todavía me hallo en la zona de veinticuatro días de temporal al mes como promedio. Por la tarde achico, y para recobrarme un tanto de esta tarea me siento en la bancada de la camareta a contemplar, como una novedad, ese mundo que me rodea. Me siento feliz por primera vez desde que zarpé. Soy algo así como un invitado en el *Lehg II*. Observo, sin embargo, que el barómetro señala 780°. La temperatura en el interior es de 15°. Afuera, el cielo está encapotado en forma extraña; pero, de cualquier manera, me voy habituando

al paisaje. Al siguiente día me causa extrañeza el comprobar que el barómetro ha subido cinco grados luego de una brisa del nordeste que ha soplado durante toda la noche. La temperatura aumenta y llega a los 17°. Más adelante sabré que cada vez que sube el barómetro, invariablemente el viento rondará al este, precisamente, del lugar al que me dirijo.

Los días no son iguales. Decido navegar con la vela de capa, que, si bien es cierto que cuando hay poco viento reduce la marcha, en cambio, al aumentar, ésta hace que el andar sea normal. Eso me ofrece, por otra parte, cierta tranquilidad, al par que ahorra el

trabajo de arriar todas las noches la vela mayor. Mi singladura en las últimas veinticuatro horas ha sido pobre: cincuenta y cinco millas. El viento rondó y comenzó a soplar del nordeste, lo que obliga a hacer un rumbo hacia el norte. Ya puedo gatear por cubierta repasando la maniobra. Felizmente, se encuentra en perfecto estado.

No hay vida alrededor; tan sólo un albatros posado en el agua, y es de los que alcanzan los tres metros de envergadura. Hasta ahora, el viento ha estado soplando de acuerdo al régimen consignado en el *Pilot Chart* y voy abandonando poco a poco la zona en la que figuran los vientos contrarios.

Albergo la esperanza de que, al ser más frescos, me permitan singladuras mayores. La mar de fondo es mayormente fuerte; grandes masas de agua se trasladan hacia el nordeste. Cuando es conveniente, mejorado ya de mi brazo, establezco la vela mayor, pero sin descuidarme para arriarla inmediatamente en caso de necesidad.

Las horas transcurren con esa tranquilidad que le reporta a uno el estar ya más hecho al escenario. La mente vaga sin poder fijarse en cosa alguna. Salta sin detenerse de un afecto a una suposición. ¿Por qué se habrá hundido el *Kovenhawn*? ¿Habrá sido un iceberg? Acaso lo haya golpeado en la noche, sin

tiempo para defenderse. Me asalta un pensamiento: «¿Y si me sorprende a mí un iceberg en la noche?». Deduzco que en esta época del año no hay deshielos. Más próxima la primavera, puede ser… ¿Habrá sido el llamado «viento blanco», un viento que no se advierte, que llega imprevistamente? ¿Tendría las escotillas abiertas y, al inclinarse bruscamente, penetró el agua, enviándolo al fondo de este abismo, que aquí tendrá unos cuatro mil metros?

La mente va para un lado, luego a otro. Salta sin detenerse, no finca en cosa alguna. Aun el mismo recuerdo de la madre cuesta retenerlo unos segundos. ¡Es tan extraño todo! No obstante, la

vida a bordo está como reglamentada. A la noche arrío, duermo; a la mañana reanudo el trabajo, fijando la ruta. El 21 de julio llega una cantidad de delfines que juguetean en torno al *Lehg II*. Mi situación es: latitud, 35° 26' sur; longitud, 34° 45', y la velocidad no es mucha, con singladuras que oscilan entre las cincuenta y cinco y sesenta y cinco millas. El tiempo, que se había mantenido en ese período más o menos aceptable, empeora. Las olas toman mayor altura y llegan acompañadas de rompiente. Una cae en cubierta, tumba el barco y el agua penetra por el ojo de buey que dejara abierto por olvido. Inunda también la timonera. Ya puedo

recurrir a la exclamación marina de «tiempo de todos los diablos». Esto me retrasa y me hace comprender lo larga que será la travesía. Me faltan aún novecientas millas para estar a la altura de la isla Tristán da Cunha. El puño de driza de la vela mesana, al drapear, parece un martillo que golpease sobre el yunque. Las olas rompen sin cesar y sepultan continuamente al barco. Voy con mesana y trinquetilla. Culmina el temporal el día 24, en que llega a la máxima potencia el viento del oeste, hasta soplar a ciento cuarenta kilómetros por hora. Miro hacia popa, esperando que sea el chubasco final. La esperanza me acompaña desde hace más de treinta

horas en que me encuentro al timón. Pero se renueva el chubasco que consideré el último.

Una misma canción tarareo en esas treinta largas horas. Es una brevísima melodía que repito como se repiten las olas. Establezco un desafío: veremos quién se aburre primero, el tiempo o yo. Cada ola que me alcanza cae sin piedad sobre esta mi pobre persona, ya calada hasta los huesos. La ola que me golpea hace que el agua resbale sobre mí, se escurra hasta la mano, en donde brota la sangre, y forme como un pequeño remanso rojizo en el regazo de mi traje de aguas. Siguen mis labios emitiendo la tonada. Aunque apretados por la rabia,

las notas salen igual al espacio y el viento las arrastra.

Las olas han pasado de los dieciséis metros y llegan sin tregua. Desde la cresta me envían a lo hondo del precipicio. La noche es infernal. Por momentos, la borrasca lo cubre todo en tinieblas siniestras. En la oscuridad es necesario presentir la ola que llega y calzar la popa del barco con maniobra violenta de timón, para ser de nuevo arrastrado. El juego se repite hasta el cansancio. A medianoche, harto de todo y aprovechando un breve recalmón, dejo a l *Lehg II* capear solo la tempestad y gano la camareta. La canción ha cesado. Se aburrió ella primero que el temporal.

Me tiro en el piso de la camareta. Me encuentro mojado, dolorido de los golpes. Las manos, endurecidas de frío, ya no sangran. También ellas están como aburridas, y paso así la noche sobresaltado.

El día 26 de julio se me concede una tregua, que aprovecho para establecer todo el trapo. Reparo una avería en la vela mesana. En las últimas veinticuatro horas del temporal, mi singladura ha sido de ciento setenta millas con una trinquetilla y la vela mesana. Hubo momentos en que tuve la impresión de que el mástil se venía abajo. Por suerte, todo ha pasado y renace la esperanza de un mañana mejor. Queda la satisfacción

de esas ciento setenta millas que me han acercado a la meta. Estoy en latitud 34° 51' sur y longitud 28° 45' oeste. Me hallo a mil trescientas veinte millas de Montevideo. En fin de cuentas, después de tanto canturrear contra el vendaval, los números brindan ese inefable júbilo. Como llevo tantos días sin ingerir algo caliente y vibra aún el recuerdo de aquel banquete, con mucho trabajo consigo prepararme una sopa, que tiene el valor de lo duramente logrado.

A dos cosas he debido acostumbrarme aunque no me ocasionen ninguna gracia: al achique de la sentina cada doce horas y a esos malditos chubascos. Agregado el timonear y las

infaltables curaciones, determinan que el pensar en hacerme la comida signifique un trabajo superfluo, que considero innecesario, y que me tire más de una vez en cualquier rincón a descansar. Tal es el deseo de reposo, que todo me resulta confortable cuando no trabajo: hasta la dura madera del piso se me ocurre que es más blanda. Van desapareciendo así todas aquellas costumbres que el refinamiento del vivir confortable nos ha proporcionado. Recién el día 30, el mar se apacigua. Por el lado del primero y segundo cuadrante, el cielo se encuentra despejado, dejando ver el sol. Lamento no poseer medios de comunicación

alguna para dar mi posición a los de tierra que esperarían mi llegada por esos días a Sudáfrica. No llevé un transmisor radiotelefónico porque, como se comprenderá, en tiempos de guerra eso podría haberme acarreado complicaciones que deseaba evitar.

No he visto un solo barco desde mi partida. La soledad más completa reina alrededor de mí en el Atlántico. Solamente la interrumpen algunos albatros y un pájaro más pequeño con hermosos dibujos blancos bajo las alas; es la paloma del Cabo, llamada también «damero». Es lo único que puedo tener ante la vista en las largas horas al timón.

Comienzo a tirar por la borda todas

aquellas cosas que están inutilizadas por el agua de mar que ha penetrado en el barco. Recuerdo que desde hace treinta y un días no escucho voz humana. Solamente me hablan el viento y el correr del agua por los flancos del barco. Quizá sea el estado que con más propiedad puede denominarse «muerte en vida». El océano es una inmensa masa de color de plomo. La vista busca, procura apoyarse en algo, en algún barco lejano, acostumbrada a chocar en la ciudad a cada instante. Pero aquí nada se ve: tan sólo la masa ondulante se funde con el cielo en el infinito. Voy a todo trapo con un viento del sudeste que sopla desde hace dos días, y el *Lehg II*

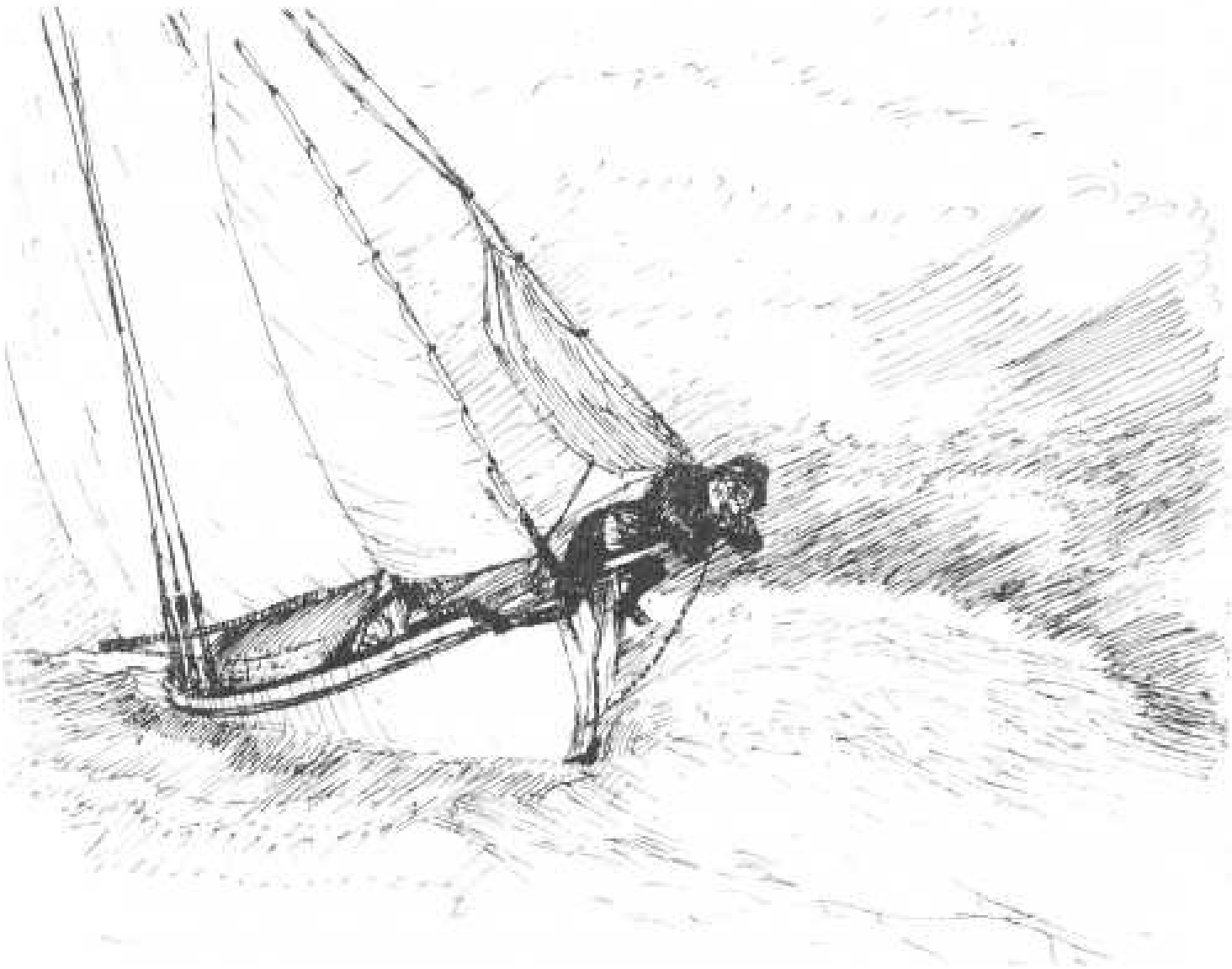
camina casi solo. En un momento en que aquí es de noche, en Buenos Aires es de día aún, por encontrarse más cerca del meridiano de Greenwich. El 3 de agosto me encuentro en 35° latitud sur y 17° 23' de longitud oeste. Procedo a quitar la tabla averiada por donde penetra el agua y realizar un arreglo más completo; así descubro que los clavos se han oxidado y hacen que penetre agua por una mayor cantidad de aberturas. Cambio la tabla, coloco nueva masilla y reemplazo los clavos por tornillos.

Mi singladura está variando entre las ciento cinco y ciento quince millas cada veinticuatro horas. He comprobado que el barco navega desequilibradamente,

con tendencia a irse a la orza. Para compensar eso, que obliga a trabajar demasiado al timón, conviene establecer un tormentín. Esto significa que debo trabajar en la punta del botalón. Es clásico que, al efectuar tal tarea, se consigne en el diario de a bordo la siguiente pregunta: «¿Volveré?». Porque existen antecedentes de muchos que el mar arrastró mientras realizaban la operación. Es peligrosísimo, pues el cabeceo del barco zambulle al botalón y al hombre en la ola que arremete. Son muchos los hombres que el mar se llevó en esta tarea.

Una hora, una difícil hora de trabajo, y me es dado regresar a mi refugio,

aunque completamente empapado. En el último vistazo antes de entrar en la camareta va unida la satisfacción de un triunfo. Puedo decir: «He vuelto». Pero, al mirar ese tormentín, la tarea que antes parecía poco menos que imposible resulta más simple una vez efectuada.



Establecer un tormentín significa trabajar en la punta del botalón. Son muchos los hombres que el mar se llevó en esta tarea.

El *Lehg II* navega mejor; evita orzadas; el timón es más dócil. El día 5

de agosto, al promediar la tarde, una cantidad de nubes que se agolpan por el sur me indican que a unas doscientas millas se encuentra la isla Tristán da Cunha, habitada por un grupo de irlandeses y que son visitados sólo una vez al año por un barco de Gran Bretaña que recala escasas horas. Gracias a ello tienen conocimiento de la existencia del resto de la humanidad. Se preguntarán algunos por qué no recalé allí después de treinta y ocho días de no ver a un semejante, de no escuchar voz humana. Dos razones existían. Las corrientes y los temporales me habían hecho seguir una ruta que me alejaba de dicho punto. El trabajo de tratar de allegarme a la

isla hubiera sido inútil, pues el descanso resultaría imposible por ausencia de puerto, ya que el barco que toca ese pedacito de tierra perdido en el Atlántico fondea afuera y queda por pocas horas comunicándose por medio de lanchas o botes. Por lo demás, anhelaba llegar cuanto antes a Sudáfrica para reparar el barco y terminar la curación del brazo afectado. La otra razón, quizá la más importante de todas, era de que se tuvieran noticias mías cuanto antes.

La corriente continúa desplazándome hacia el norte. Como en estos días de poco viento he permanecido la mayor parte del tiempo

dentro de la camareta, me alegro de salir y ver una especie de gaviotas grises, que han comenzado a hacer piruetas por entre los obenques del *Lehg II*. Voy navegando a todo trapo, pero avanzo poco. Se suceden una serie de calmas, alternadas con vientos variables, lo que me hace remontar hacia el norte. Sin embargo, el 6 de agosto consigo una singladura de ciento diez millas en las veinticuatro horas, lo que me sitúa a 33° 30' de latitud sur y 6º 15' de longitud oeste.

Una corriente me ha llevado hacia el norte en estos días, y si la meridiana tomada luego de tanto tiempo no miente, quiere decir que me encuentro a

doscientas millas al norte de lo que debiera ser mi verdadera posición: buena lección para tenerla en cuenta en el futuro y no fiarme mucho de la estima: ya tenemos 28° de declinación oeste, y ésta aumentará.

Es así que mi situación el día 8 de agosto, y debido posiblemente a las calmas y la dichosa corriente, me da 33° 19' sur y 12° 23' oeste. Yo creo, contra la opinión de los entendidos, que estas calmas se suceden luego del plenilunio, porque los temporales y los vientos duros que hemos debido sufrir hasta hace pocos días —y me refiero siempre a un otro ente, porque mi barco y yo somos una misma persona sufriendo en

este andar del mar— siguieron, como decía, a la Luna en creciente hasta la culminación de la misma esos temporales.

El día 10 de agosto he trabajado toda la noche, y a las cuatro de la madrugada me sorprende un chubasco del sur. Las ciento diez millas navegadas me hacen ganar los 34° de latitud, con la ventaja de encontrar más viento y ganar los 6º 15' oeste. El 11 de agosto, mi longitud es de 3º 45' oeste. Todo mi progreso hacia el este me alegra sobremanera, porque significa que voy superando lentamente esta mi primera etapa.

Como en todo el tiempo no he visto

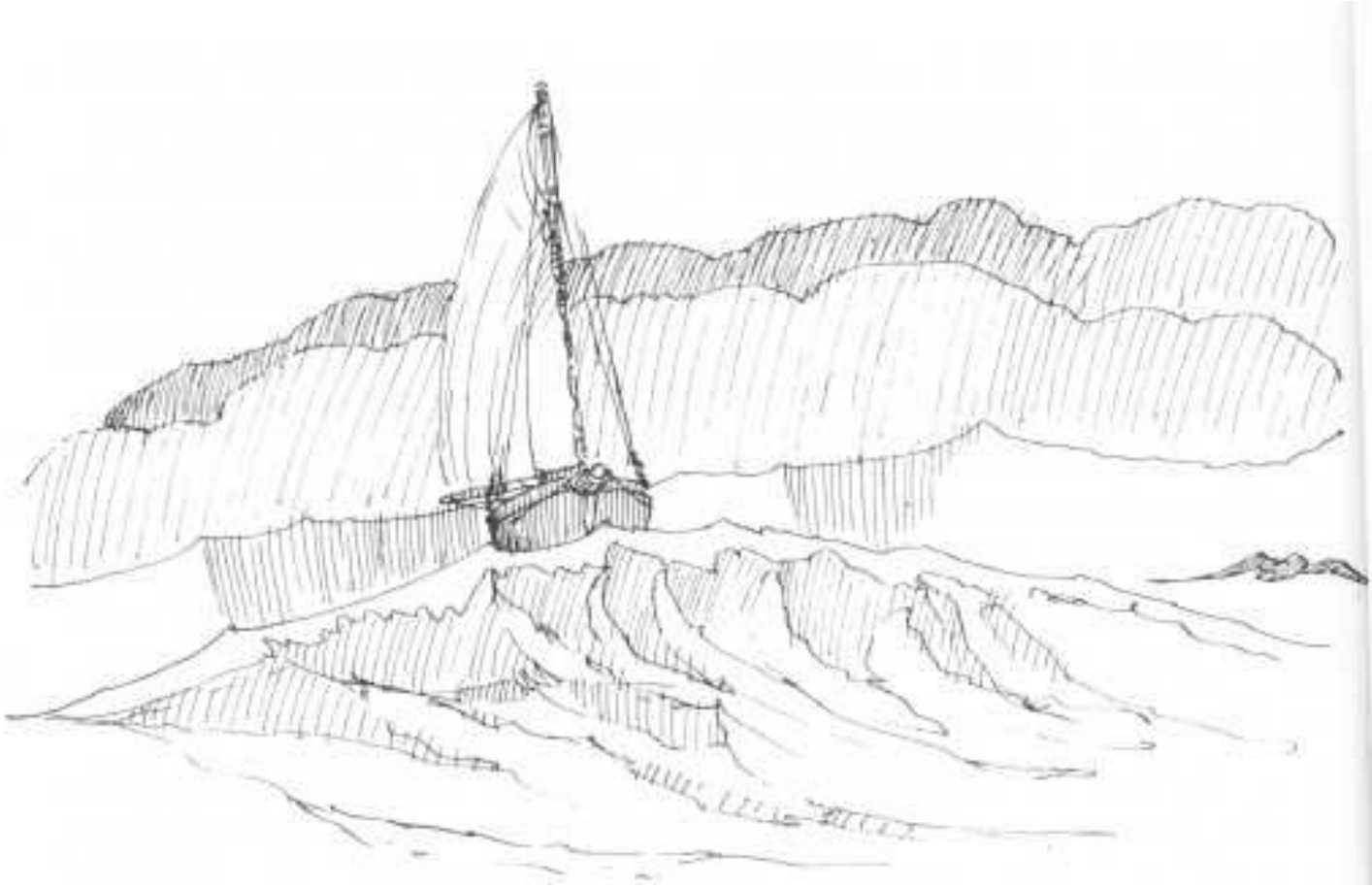
el menor vestigio de la existencia de un ser humano, me llama la atención ver flotar en el mar un trozo de corcho. Otra novedad de ese día fue una cucaracha, insecto que he detestado siempre y que me sorprende hallar en el barco. Desgraciadamente, no consigo darle caza. Un día después encuentro un enorme cetáceo a las siete y media de la mañana. Es una orca que tiene más de diez metros de largo. Llegan por primera vez gran cantidad de pájaros, índice seguro de que la tierra está próxima, aunque aún me separen de ella más de mil millas. Pero no importa esa distancia ante las manifestaciones de vida que encuentro. Estoy cerca. Es lo

único que sé, lo único que me interesa. Unos días más y alternaré con gente, hablaré, reiré, escucharé y algo de mucho valor para mí: podré concretar la primera parte de una posibilidad. Nueva aparición en la superficie del mar: un madero.

El día 13 de agosto, a las dos de la madrugada, cruzo el meridiano de Greenwich para comenzar a contar las horas del este. ¡Pensar cuántas cosas iban a acaecer antes de retomar la longitud oeste! Entraba francamente allí, en la longitud este, desconocida para mí. Me daba la sensación de penetrar como un extraño. Desde ese momento en adelante debía contar de nuevo las

horas. Si se considera que cada hora significa quince grados y cada grado representa sesenta millas de longitud, se comprenderá bien, entonces, la distancia que me faltaba para retornar al punto de partida, a ese mismo instante, pero ya en el océano Pacífico. Imaginar que faltaba parte de este Atlántico sur, el desolado e inmenso océano Indico, parte del llamado mar de Tasmania y todo el largo trecho del Pacífico. Faltaba mucho mucho, pero ya había entrado en una nueva longitud, ya llegaban hasta mí indicios de vida humana que me impulsarían a consignar en mi diario: «He tomado un buen desayuno, una limonada, me he curado; ¿qué puedo

esperar de más bello en la vida?». En todos los días que llevaba en el mar no había experimentado una alegría tan grande, tan simple, hasta llegar a esa trivialidad de la frase que admitía no haber nada más bonito en la vida. Pocas emociones me quedaban: la de haber encontrado la vía de agua, salvado el barco en ese momento, y aquel milagro de la mejora de mi brazo luego de fervoroso ruego a Santa Teresita.



Llega por primera vez gran cantidad de pájaros, índice seguro de que la tierra está cerca.

El *Lehg II* navega mucho mejor, se eleva más fácilmente sobre las olas. Me he adaptado más a esta vida. La altura de las olas ya no me impresiona y hasta

me significa un entretenimiento. Se me ofrecen motivos como para aprovecharlas a manera de tobogán. Ya son mis amigas y juego en su compañía.

Hoy, 14 de agosto, he rebasado mi mayor permanencia solo en alta mar. En el cruce del Atlántico en 1932, desde Canarias a la costa del Brasil, permanecí cuarenta y cinco días. Ahora llevo uno más. Estoy contento, sin detenerme a suponer que ésta sería la más corta de todas las travesías por la «ruta imposible».

He podido tomar una serie de alturas que confirman la poca distancia que me separa de la habitual de los barcos que convergen al aproximarse a Sudáfrica.

De acuerdo a mi cálculo, llegaré a destino el día 22; así que mucho antes encontraré barcos. Aguardo ese momento con alegría, con ansiedad, no solamente por el deseo de encontrarme con seres humanos, sino para corroborar mi perfecta navegación. Llevo nada más que un cronómetro, que cuido celosamente no varíe, dándole todos los días a la misma hora sus quince vueltas de cuerda, pues cualquier alteración haría aumentar el posible error de mi distancia en longitud. Con respecto a la latitud, he tenido buen cuidado de tratar al sextante como una cosa de gran valor. Me consta que no tiene error de índice. Y, en tal sentido, estoy segurísimo de no

pasar de largo ese apéndice del continente africano que es el cabo de Buena Esperanza. Tan es así, que estoy navegando con un margen escaso de veinte millas al sur del puerto de Capetown. La exigencia mía, que corroboraré el día que llegue, es sumamente necesaria, por la importancia que tiene mi crucero. Un simple error sería fatal, e imperdonable para aquellos que, con mucha razón y de acuerdo a la zona terrible en que voy navegando, achacarían al yerro el desastre que me aconteciera.

Luego del último temporal referido, el viento está mañoso, sin definirse, lo que me obliga a una atención constante.

Por eso, apenas lo veo afirmarse al sur, aprovecho para descansar y reponerme, dejando que el barco se conduzca solo. ¡Con cuánta alegría se esperan esos momentos, sin la preocupación constante de estar vigilando la ruta!

DESPUÉS DE TANTO TIEMPO, VOCES HUMANAS

Ignoro cuántas horas hace que estoy durmiendo. Por lo que entreveo, ya amaneció. Torno a dormitar. Pero… ¿cómo puede ser eso?… ¡No!… ¡No…, de ninguna manera! Sin embargo, no estoy soñando… He escuchado el sonar de una sirena… ¿Qué pasa? Esta vez, el sonido es más prolongado… Salto de mi camareta y atropelladamente, como de

una caja de sorpresa, asomo la cabeza por el tambucho. ¡Oh maravilla! A popa, a unos cien metros, la enorme proa de un barco está dirigida hacia el *Lehg II*. Es de color de aceituna oscuro. Se aglomeran en su cubierta cantidad de oficiales y marineros. Gritan, hablan, gesticulan… Les indico que procuren colocarse a la par de mí. El barco maniobra lentamente y a poco lo tengo a mi través. Sólo se me ocurre ensayar en el idioma que se estila en el mar: el inglés.

—¡Capitán!… Deme, por favor, mi situación…

Me contestan algo que no es lo que yo deseo saber. Y es tal la

desesperación mía de perder la información que solicito, que admito que no me hayan entendido. Voy en procura de un megáfono y repito la pregunta. Me contestan con una serie de palabras que me suenan a divagaciones, lo que es bien distinto a lo que requiero. Pido números y no palabras. Los segundos se me hacen interminables y estériles. Se me ocurre preguntar si saben hablar italiano. Un no rotundo es la respuesta. Recién leo, a un costado del puente de mando, el siguiente nombre: *Pyratiny*. Les hablo en portugués, y me responden:

—¿Por qué no salió al oír nuestra pitada?

—Diga, mi capitán: ¿usted nunca

duerme?

—¡Ah!… ¿Estaba durmiendo?

Torno a solicitar mi posición para confirmarla, y me contesta que eso es imposible. Les está prohibido dar informaciones. Tiempos de guerra… Sin embargo, uno de los tripulantes me reconoce, y a poco todos saben quién soy yo. Se trata de un barco brasileño. Les pido que, en el puerto a que arriben, hagan el favor de comunicar al Ministerio de Marina argentino el siguiente parte: «*Lehg* navegando sin novedad». Y antes de alejarnos insisto:

—¿No estoy en los treinta y cuatro grados de latitud sur y a unos seis grados quince minutos de longitud

oeste? ¿Más o menos, a unas setecientas millas del cabo de Buena Esperanza?

—No… —contesta el capitán, pero con un «no» muy vago—. Siga así, que va bien…

—Sí… —observo algo quejoso—. Sería bueno que el viento siguiera en esta misma forma…

Nuevos saludos, y el barco reemprende su marcha. Desde mi camareta, de tanto en tanto, espío para convencerme de que no ha sido un sueño. Pero no…, el tamaño de los mástiles y la chimenea disminuye. Más luego, ya es un humo que se divisa en la línea del horizonte hacia proa.

Me queda la alegría de haber

conversado y la confirmación, por muchos motivos, de mi buena navegación.

La noche es de calma. La luna aparece en el horizonte, y miro hacia el fondo del mar tratando de horadarlo. Es todo un mundo fosforescente. Los peces se deslizan a gran velocidad; otros, más audaces, pasan por debajo de la quilla. Es todo un mundo de luces de infinitas formas. La noche entera no es suficiente para saciar las ansias de ver. Pero esta tranquilidad no dura, no puede durar en la zona. En realidad, es anormal lo que ocurre. El barómetro, que anticipa siempre lo que vendrá, comienza a descender. El viento —¡cosa rara, pues

la carta de navegación no lo indica!—sopla con furia del este, precisamente del lado hacia el cual me dirijo. Ya pasaron tantas cosas, que este freno a la impaciencia es aceptado, como acepto la rutina de achicar, que no repito en mi relato con la frecuencia debida para no fatigar al lector. Las curaciones no fueron interrumpidas. A veces, un mal movimiento hace que golpee en la carne ulcerada. Pero ¿qué es eso comparado con la satisfacción de ver al barco en plena tempestad salir por entre los colchones de espuma que pretenden sepultarlo una y otra vez?

Llega el temporal previsto por el barómetro. Todo cruje. Permanezco

muchas horas en el timón. Sigo con todo el velamen, pero en lugar de la mayor, la de capa. Las olas sacuden al *Lehg II*. El crujido parece un intermitente lamento. Hasta ahora he notado que las únicas horas que puedo aprovechar para el descanso, en esta serie de temporales que se eslabonan, son desde las dos de la madrugada hasta el clarear del día. En la tregua aprovecho para arriar la vela mayor o la de capa que tenga establecida. Esas horas que robo y que, de estar en el timón, representarían treinta millas más de camino, me son necesarias para reponerme, pues cuando intenté, en algunas oportunidades, pasar las treinta horas timoneando, el

resultado fue desastroso.

El 20 de agosto compruebo que las costuras de la mesana están abiertas en algunas partes. Como no puedo trabajar, pues sopla furiosamente el viento del oeste, acompañado de los habituales chubascos, espero el recalmón del amanecer para repararla. Luego de la tarea voy a dormir, pero a eso de las tres de la mañana un golpe terrible me da la sensación de que el *Lehg II* se hunde. Me encuentro en mi colchoneta rodeado de botellas, trozos de vidrio, latas, todo lo que se ha estrellado como proyectiles en los mamparos de la banda sobre la cual me hallo. Por fortuna, no me ha tocado ninguno de los proyectiles,

que hubieran sido fatales al hacer blanco en mi cabeza.

Las olas van tomando altura a impulso del viento.

El barco queda horizontal y un gran torrente de agua penetra por el

tambucho. Lentamente, el *Lehg* recobra su posición normal. Lo acontecido es fácil de explicar. El barco, con poco trapo, ha quedado recalmado en una ola que rompía, y ésta lo arrastró, envolviéndolo. Es lamentable el desorden que impera en el interior. Se mezclan las latas de manteca con hilos y agujas; las tablas del piso han saltado de su lugar; el agua, con sus desplazamientos, hace estragos en la camareta. Me pongo a trabajar. Recién ya de día, dejo todo más o menos en orden. Afuera, y como saldo del incidente, el gallardete de metal que estaba en lo alto del mástil y que indicaba la dirección del viento se lo ha

llevado el mar.

Me encuentro a doscientas diez millas de mi punto de destino, fin de la primera etapa. En el día, sólo veo un barco, pero lejos. En la noche del 22 de agosto, el tiempo tiende a calmar e invita a dilatar la contemplación. En los instantes de sosiego, como un reclamo del espíritu, es necesario soñar. Se sigue el vuelo de aquellas nubecitas, restos de pasadas tempestades, que van trasladándose lentamente hacia el este; quisiera irme con ellas para saber qué ocurre en ese más allá. Invade el deseo de encontrar el motivo de la vida, la razón de ser de nuestra misma existencia; quizá munirse de un poder

para corregir o evitar tantos errores nuestros; hallar un camino por el cual guiar a los hombres extraviados, hacer algo que está más lejos de las humanas posibilidades; ser un poco divino… Para asociarme a la grandeza sideral que me rodea, para armonizar con ella, y como la palabra puede herir lo grandioso, entono las notas de un avemaria…

Dejo de volar, porque los hechos me vuelven a la realidad. Siento como una especie de vértigo en esa transición tan brusca: por el sudeste, con rumbo a las costas de América, van dos barcos sin luces. Me procuro una linterna eléctrica y trato de llamar la atención de mi

presencia. Sospecho que me han tomado por algún submarino camuflado, ya que, por el humo que despiden los barcos, es evidente que han aumentado su velocidad a fin de alejarse de mí. A poco quedo de nuevo en la soledad, y contemplo una vez más la punta del mástil, donde ya no está el banderín. Única evidencia de lo que pudo ser el fin de mi crucero. Quizá con ese pequeño trozo de metal se marchó también algo nuestro. Penetro en la camareta y, antes de acostarme, me arrodillo como todas las noches; ha llegado el momento de orar.

Al consignar el día 24 en el diario de navegación, ni soñaba las cosas que

iban a acontecer y que quedarían grabadas para siempre en mi vida de marino. Amanece tormentoso; el sol asoma por momentos, las olas van tomando altura a impulsos de un viento sudoeste. Acabo de ver, entre dos aguas, un cachalote, que desaparece rápidamente. Al quedarme con la vista vuelta hacia popa, no sé si sufro un error. Me parece divisar un barco. Como el horizonte es difícil de apreciar, porque es más el tiempo que quedo en el seno de una ola que el instante en que me encuentro sobre ella, no es posible concentrar mucho la vista en un punto. Continúan desfilando los minutos. Ahora es cierto, y extraño también. Extraño

porque se trata de un barco que avanza ligero. Debe de marchar arriba de los veinticinco nudos, ¡y con esta mar! Es dificultoso identificarlo. Por momentos me da la impresión de que es un yate. Va cabeceando fuertemente. Aparece y desaparece, pero es indudable que se aproxima. Por si esto sucede, he izado el pabellón argentino y tengo en la mano mi megáfono para ponerme al habla. Al terminar tal trabajo, observo que el barco se halla escasamente a una milla por el sudoeste de mi popa. Lo más curioso es que ha comenzado a transmitirme señales telegráficas, que no puedo contestar. Llamo la atención con movimientos de brazos e intento indicar

que nada llevo para responder. Parece que han comprendido, y a poco lo tengo muy cerca. Es un barco de guerra. La oficialidad, en el puente de mando, inquiere mi nombre. Hace más de veinte años que no hablo el inglés mal aprendido en el colegio. Se hace difícil entenderse. El capitán pregunta por mi nombre; se lo doy. Una nueva pregunta:

—¿Hacia dónde va?

—Ciudad del Cabo —contesto.

—¿Por qué?

Las preguntas son cortantes.

—Para descansar.

—¿Y por qué allí?

—No tengo otro puerto delante.

—¿Por qué eligió éste? —inquiere.

Le hago entender que, luego de cuatro mil millas de navegación, creo merecer un descanso. Sonríen. En ese preciso instante, algo me sobrecoge: un submarino acaba de emerger de lo hondo del mar. No obstante, continúan las preguntas. Inquiero si es posible conversar en francés, pero, al poco rato, el oficial que se ha ofrecido como intérprete desiste, porque también él hace muchos años que no practica ese idioma. Una voz ha hecho irrupción y no precisamente del puente de mando, sino de la parte de popa.

—¿Qué tal, amigo? —dicho en perfecto castellano.

Son las primeras palabras en mi

idioma que escucho después de cincuenta y cinco días de navegación. Todos dirigimos la vista a popa. El submarino también está allí. De su escotilla, en la que se encuentran algunos tripulantes, miran éstos hacia la popa del barco. Hay sonrisas, gestos y palabras, que se interrumpen ante esa exclamación en castellano que solamente yo he comprendido con indecible alegría. Entonces, el oscuro marinero se convierte en un personaje al servir de intérprete. Yo creo que una ametralladora no dispara a tanta velocidad como yo lo hago con las palabras. Lo abrumo, lo acoso, lo acribillo. Le digo de dónde vengo,

adónde voy, quién soy, qué hago, qué no hago, qué quiero, qué no quiero… Pero un golpe de mar me hace perder el equilibrio, zambulléndome en el fondo de mi timonera. Festeja el incidente una estruendosa carcajada. Hasta yo me río. El comandante le ha comunicado al intérprete que me transmita si deseo algo. Se lo agradezco. Preguntan cuándo pienso llegar. Comunico que esa misma noche.

—No puede ser… —Es la contestación asombrada—. ¡Si aún faltan cincuenta millas!

—Esta noche entraré a puerto —sostengo.

Me indican el rumbo, que coincide

con el que yo tengo; me saludan afectuosamente y se alejan. El submarino, maniobrando en la superficie, pasa casi rozando la proa del *Lehg II*. Voy en su mismo rumbo. Ya el tiempo, las olas, el viento, todo me resulta más alegre. Me siento feliz. Un enorme amor nace en mi corazón. Me anticipo a ese pequeño orgullo que experimentarán todos mis hermanos de América cuando sepan que ha sido vencido el Atlántico sur. ¡Qué importa la herida del brazo! ¡Qué importa que tenga que seguir achicando! Nada es esfuerzo, nada es trabajo, nada fatiga. Mientras las horas pasan, me anticipo con deleite a la promesa de esa noche en

la que podré dormir tranquilo. ¡Dormir en un puerto! ¿Será cierto? Uno se ha conformado a tan poca cosa en esta vida de marino, que el solo hecho de que se haya distraído por mí parte de esa flota de la primera Marina del mundo es un premio enorme que recibo, que estimo, que aprecio. ¡Dormiré en un puerto! ¡Quietito, hondo, sin vaivenes, sin golpes, séquito, acaso se meza suavemente el *Lehg II* como aquella cuna que no podemos recordar, que apenas nos es dable imaginar! Solamente un marino sabe cuánto vale eso después de tan dura y larga travesía.

Los ojos están hambrientos de ver tierra. Quieren salirse de las órbitas.

Son las cuatro de la tarde, y una cantidad enorme de aves, de las que no se alejan mucho de la costa, revolotean. Se hace sentir mucho el enorme oleaje del cabo llamado antiguamente «de las Tormentas». En un fondo gris plomo he logrado percibir, por el lado del nordeste, una sombra algo más pronunciada. Persisto en la observación, y a poco reconozco la montaña: La Tabla. ¡Tierra! Van cincuenta y cinco días que no la veo. Se ha realizado el milagro. ¡Es verdad! La montaña crece ante mis ojos ávidos, se diseña; pero los celajes aumentan y pronto cubrirán ese punto de referencia; me sitúo tomando dos marcaciones. Ya puedo estar

tranquilo. Mi recalada, a cualquier hora que se produzca, será segura. Mi precaución es providencial, pues, a poco rato, la tierra desaparece y ya no la veré hasta la noche.

El *Lehg II* está avanzando a enorme velocidad. Llevo izado todo el trapo. Hay algo que flota hacia proa. Al aproximarme, compruebo que son dos focas que están durmiendo sobre un madero. Al notar mi presencia, desaparecen en el agua.

Va muriendo el día. Un dragaminas está maniobrando. Nos saludamos, pero es tal la marejada que, encontrándonos sólo a ochenta metros, por momentos no nos logramos ver. La noche llega. A mi

través brota enorme cantidad de luces. Tiene algo de la bahía de Río de Janeiro. Poco a poco me va llegando hasta el rumor del tránsito, y a medida que me acerco, el viento y el mar calman. Al doblar Greenpoint, dos haces de luces me encandilan. Son los reflectores de lo alto de la montaña La Tabla y de la isla Robben. Posiblemente lo hagan para identificarme. En la oscuridad surge un aviso que se acerca. De su bordo me gritan: —¡Su nombre!

Respondo. Me saludan y se alejan. Más adelante, un remolcador pequeño, con su práctico, me ofrece pilotaje. Agradezco y digo que no necesito.

—Usted no puede entrar sin práctico

—me expresan.

Insisto en que sé bien el camino y que, por otra parte, se trata de un yate y no de un mercante. No olvido que tengo solamente diez libras en el bolsillo, y el práctico me costaría cinco, reduciendo mi capital a la mitad. Se aleja lanzando imprecaciones. No ha navegado mucho, el hombre…

A todo esto, me he aproximado más al puerto, cuya farola roja diviso desde hace más de dos horas. Vienen hacia mí las luces de la lancha de la Capitanía. Observo que el práctico le está explicando mi negativa de ser dirigido. Oigo que le contestan:

—Es verdad: es un yate.

Pero el práctico refunfuña en su idioma:

—Estos barcos a vela siempre hacen perder dinero…

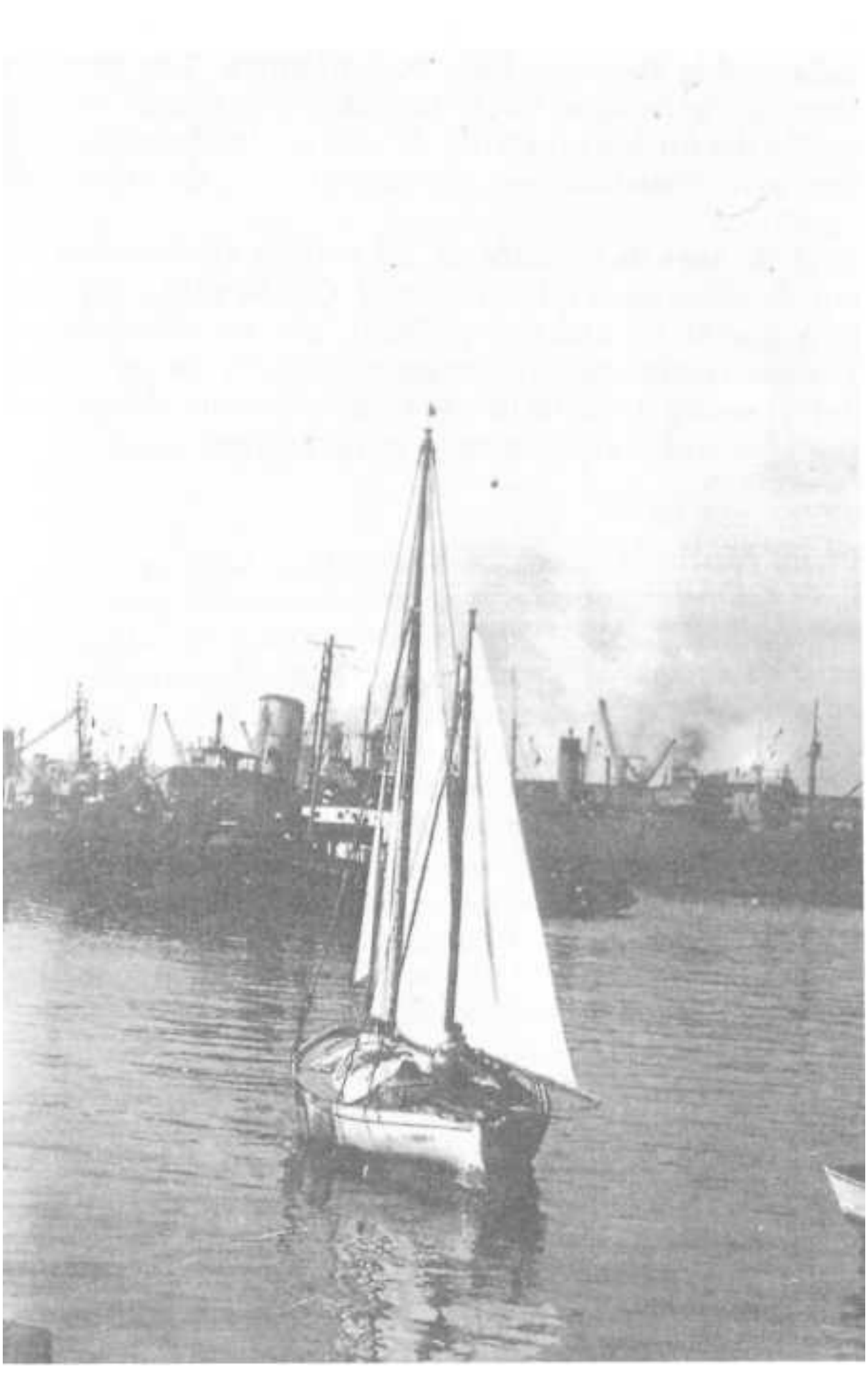
Y se aleja.

Los jóvenes que llegan en la lancha de la Capitanía me saludan cordialmente y me acompañan al interior del puerto, donde atraco al lado de un enorme barco que está en reparaciones. Saltan a mi bordo y ayudan a arriar el velamen. La trinquetilla hace cincuenta y cinco días que está izada. Ya no experimento ningún cansancio. Son las diez de la noche. A los pocos minutos están junto a l *Lehg II* una serie de lanchas de las autoridades de Ciudad del Cabo. Ahí se

mezclan Capitanía, Aduana *y* Policía. Nace también la camaradería que une a todos los marinos del mundo. Media hora más tarde, me parece un sueño. El *Lehg II* no se mueve. Y más de diez personas en su interior festejan el éxito bebiendo caña, caña traída del otro lado del Atlántico. Las botellas circulan de boca en boca. Tragos y más tragos. Con la colilla del último cigarrillo de tres atados fumados uno tras otro enciendo uno que me ofrecen de tabaco de Sudáfrica.

A las tres de la mañana, los amigos se despiden balanceándose en el quieto *Lehg II*. Quedo solo y dispuesto a gustar de esa tranquilidad, que no es completa.

Transcurrirán muchas noches todavía, en las que saldré desesperado a cubierta para convencerme de que, en realidad, estoy en puerto.



Entrando en el puerto de Ciudad del Cabo.

¡ESOS PRIMEROS PASOS EN TIERRA!

A la mañana siguiente comienzan las visitas de periodistas y fotógrafos. Todos quedan asombrados de lo que acabo de realizar y son efusivas las felicitaciones. En compañía de unos camaradas de la Marina de Gran Bretaña bajo a tierra. ¡Qué extraños esos primeros pasos! ¡Qué indecisión! Me parece que la tierra se balancea. Pero no; allá está el barco fondeado: mi

querido *Lehg II*. Trabajo cuesta pensar que ha surcado ese enorme mar y que ahora se mece dulcemente en abrigadas aguas. Nos allegamos al despacho del jefe del puerto y el oficial comienza a explicarle. Tengo que acondicionar mis documentos, pero el jefe le interrumpe para entregar al oficial un salvoconducto, emitiendo las siguientes palabras:

—Aquí tiene para el señor Dumas. Puede entrar y salir cuando le plazca.

Me conducen al casino de los oficiales. Mientras me higienizo un poco, uno alcanza la toalla; otro, un peine; otro me brinda un cigarrillo; todos se desviven por complacerme.

Luego, en el comedor se sirve un cóctel en mi honor y participan del acto los comandantes de mar y tierra. Este último me hace presente que me conoce, pues ha tenido oportunidad de leer mi libro del viaje anterior. Sigue a todo esto un almuerzo. Me parece un exceso, pues llegan tantas cosas de golpe, que me abruman sin atinar a agradecerlas como corresponde.

El momento es interrumpido por un oficial para decirme que me llaman por teléfono. ¿Por teléfono, a mí? ¿Quién puede ser?

—¿Quién es? —inquiero extrañado.

—Voz de mujer —me responden.

Hasta ese instante nos entendíamos

chapurreando yo el inglés; las palabras olvidadas iban llegando. Con gran recelo me acerco al auricular, convencido de que no entenderé mucho. Efectivamente, es una voz de mujer, que me dice en francés:

—¿Usted es el señor Dumas?

—Sí…, soy yo…

Y la misma voz que agrega:

—Un momentito, que le van a hablar…

Y escucho la voz de un hombre que habla en español.

—¡Qué alegría, mi amigo! —me dice—. Le anticipo un abrazo. Soy el cónsul argentino Guridi Bazerque. ¿Qué hace usted ahí?

—Me están agasajando.

—Voy inmediatamente a buscarlo.

Y poco después llegó. Nos abrazamos. Al terminar el almuerzo y despedirme de los amigos tan gentiles advierto por vez primera que me miran con cierta extrañeza. Es que había ido en automóvil, recorrido parte de la ciudad, hablado con altas autoridades, almorzado en un lujoso salón… y todo eso con bombacha medio a jirones, un suéter en el que asomaban los codos, faja, pañuelo al pescuezo, despeinado y en alpargatas. Al día siguiente leí en los diarios la referencia del caso. Decían: «Vestimenta pintoresca y traza de bucanero».

Me impongo un plan: permanecer veinte días y sólo ocuparme del barco la última semana. Deseaba olvidar todo ese trabajo. Conseguí llevar al *Lehg II* hacia un lugar más tranquilo, cerca del muelle, y los primeros días fueron de paseos.

Ciudad del Cabo está ubicada casi a la misma latitud que Buenos Aires y Montevideo, y su clima es espléndido, exceptuando los momentos en que sopla el viento del este, levantando, especialmente en la zona del puerto, el polvillo del carbón. Es una ciudad moderna, con puerto de gran importancia y una red de magníficas carreteras que cruzan casi toda la Unión Sudafricana

por entre paisajes de indescriptible belleza. Para los ojos de un sudamericano como yo llama la atención especialmente que los ómnibus en el radio céntrico marcharan eléctricamente, con trole. Son de dos pisos la mayoría y atendidos por mujeres en los puestos de guardas. Otro detalle característico: los cascos de los policías son similares a los de los londinenses.

Con esta traza de bucanero llegó a Ciudad del Cabo, dando motivo a comentarios risueños.

Se advierte una gran separación entre la gente de color y la blanca, a tal extremo que en las confiterías se encontraban cartelitos que decían: «Solamente para europeos». En los tranvías y aun en los cines no concurría la gente de color, que tiene todo aparte.

Un bar, atendido por un británico que habla moviendo la boca hacia un costado y riendo también por el costado, acaso para que no se entere la otra mitad de la cara, que permanece impasible, posee el aludido cartelito. Pero lo más curioso es que existe otro bar contiguo, exactamente igual en su forma y decoración, comunicándose ambos por una simple puerta detrás del mostrador.

En uno, los blancos; en el otro, los negros. No sé, en realidad, a qué parte el *barman* dispensa su alegría o su seriedad. Tiene dos partes distintas de la misma cara. Es como los bares…

… Y SERÁ HASTA SIEMPRE

Llegaron noticias del mundo abandonado. Telegramas de Buenos Aires y Montevideo, unidos a cartas de Sudáfrica, con las felicitaciones del caso. De toda esa correspondencia, una me llamó enormemente la atención. Evidentemente, estaba redactada por una persona culta. Pertenecía ésta a una familia de marinos holandeses y me decía que todas las cosas que se referían

al mar eran motivo de su entusiasmo. Vivía en un lugar apartado, con su pequeña familia, en un chalet a la orilla del mar. Me invitaba a hacerle una visita.

Una tarde de sol me decidí a conocer a dicha persona. El lugar era Camps-bay. El chalet, una pintura; allí me parecía estar en un mundo aparte. A pocos metros, las ondas del Atlántico morían en la playa suavemente. Fue uno de los lugares al que en adelante concurriría.

Me recibió una mujer rubia, cuya edad oscilaba en los treinta años, muy amante de la naturaleza, al extremo de que aun en invierno no perdía sus baños

de mar. Había optado por esa casa a cambio de otra muy linda que tenía en la loma. Me dijo que no podía alejarse del rumor del mar, que era algo atávico que la atraía, y soñaba con irse algún día a vivir a una isla de las Seychelles situada en el océano Índico y muy próxima a la línea ecuatorial. Había conocido tal isla. Me hablaba de la bondad de su clima, de su belleza cautivante.

Me agradó la compañía de una persona tan amante de la belleza y que comprendiera cosas que también a mí me gustaban enormemente. Por ello, su chalet fue para mí la meta obligada en los inciertos días de Sudáfrica. Hablaba varios idiomas, había viajado mucho y

poseía una cultura vastísima. Cierto día me dijo: «¿Por qué seguir usted su viaje?». Allí podría radicarme, si es que tanto me gustaba. Ella no llegaba a comprender que esa quietud mía semejaba las calmas del mar, que era transitoria. Pero, como humano, las necesitaba también. De haber pensado de otra manera, habría sido mezquino. Por lo tanto, aunque todo invitaba a quedarme, pensaba cómo debía hacer para romper eso que los hombres denominan encanto. No podía prometer quedarme ni tampoco revelar el instante de mi partida. Llegó el recuerdo de aquella frase: «Que nunca se caliente en tu mano la mano de tu amigo». Ese

remanso, ese lugar tan suave, esa tibieza me hacían mucho bien y se mezclaba con la visión de la isla en el Índico que sería hecha más de sueños que de tierra. ¿Por qué seguir mi viaje? Porque sí, porque no podía ser de otra manera, porque llevaba en la mano restos de calor de otras manos, ese calor que se adentra, que se filtra hasta el corazón. Hube de confesar que un día diría «hasta mañana», y ese mañana sería «siempre».

Una noche en la que procuraba pintarle los tipos de nuestra pampa, en que, para transmitir esas imágenes, leía fragmentos del *Martín Fierro*, que debía traducir con esfuerzo, sentado a la luz de una sola lámpara que dejaba el resto de

la estancia en penumbras, levanté los ojos para descansar un instante.

Afuera, la Luna se reflejaba sobre el mar siguiendo una línea hacia el oeste, como señalando mi lejano hogar. Era un llamado, un aviso, un despertar. El camino de la luz… No sé qué simbolismo plasmóse en esos momentos. Allá estaba el oeste, allá tendría que llegar. Y si no llegaba a ese lugar, tampoco llegaría a sitio alguno. O aquello, o nada. Ni esa armonía de la noche caída sobre la blanca playa, ni ese confort que se me había brindado tan generosamente como un remanso en donde aquietar mi espíritu, nada podría detenerme. Había salido de Buenos

Aires en dirección al nacimiento del sol…; ahora la Luna me indicaba esa partida y parecía exigir un regreso. Era llegado el momento. Dije «hasta mañana». Y fue «siempre».

Del pasaje tengo dos cartas: prólogo y epílogo. La primera, con la invitación, y esta otra que dice así: «… Lord Byron decía que en su vida sólo había tenido tres horas de felicidad. Yo, en cambio, he tenido muchas más. Soy más feliz que lord Byron. En el transcurso de ellas me he observado detenidamente y ni un gesto se me ha escapado. Comprendía que vuestras condiciones iban a anular en escaso tiempo las mías, y he pensado que es mejor así, deseando tan sólo la

mayor de las felicidades en procura de vuestro ideal».

«BUENAS TARDES, SEÑOR…»

Una de las últimas tardes de mi permanencia en Ciudad del Cabo fui a visitar a mis amigos del barco argentino *Menéndez*, que se encontraba allí, ya próximo a partir. Saludos, buenos augurios y la promesa de que al llegar a Buenos Aires transmitirían mis afectos y dirían de mi excelente estado de ánimo. Además, el capitán Carraro me obsequió con una cantidad de paño para reparar

mi velamen y grilletes que podrían hacerme falta. Con el paquete bajo el brazo me encamino hacia el *Lehg II*, que está cerca, cuando escucho en correcto castellano las siguientes palabras:

—Buenas tardes, señor…

Quedo sorprendido, pues suponía conocer ya toda la colonia que hablaba español. Observo al que dirige el saludo. Indudablemente se trataba de un sudafricano. Me expresó:

—¿Puedo acompañarlo?

—¡Cómo no!… ¡Con mucho gusto! … Voy a dejar este paquete a bordo y luego seguiremos hasta la ciudad.

Así fue. Comenzamos a caminar por las solitarias zonas del puerto que están

vedadas al público, pero como ese señor era un agente de abastecimientos para los barcos, tenía acceso al lugar. Supe así que había estado treinta años viviendo en nuestro país, en la zona patagónica. Me habla con entusiasmo y cariño de ese largo tiempo transcurrido en la Argentina. Me invita a tomar el clásico *brandy*. Mientras estamos en uno de los tantos bares, van llegando amigos. Así el *brandy* se alarga hasta ocho copas, mientras escuchamos idiomas de todas partes del mundo de la heterogénea concurrencia. Uno con un fez, otro con turbante blanco, aquél con chambergo, más allá uno de gorra, en un ambiente de sumo colorido y de lo más

pintoresco. Aquello parece la reunión de sobrevivientes de diferentes naufragios.

La camaradería nace instantánea con el *brandy*, y mucho más cuando existen recuerdos algo comunes. De ahí que mi ocasional amigo me invite a ir a su casa, situada en las afueras y para lo que es necesario tomar el tren. El lugar se llama Bella Vista, pero antes de llegar tuve ocasión de ver el cementerio, del cual se dice es el más grande del mundo, pues abarca tres estaciones de la línea del ferrocarril. En la casa de mi ocasional amigo me encuentro en el verdadero hogar.

—Antes que nada —dice— le mostraré algo que le sorprenderá.

Y no es para menos. De un cajón del escritorio extrae doce pasaportes argentinos y, no sin cierto orgullo, me expresa:

—Son de mis hijos.

Van apareciendo los dueños de esos documentos. Magnífica docena de hijos nacidos en la Patagonia argentina. Uno de ellos, con la victrola, hace que después de tantos días yo pueda escuchar tangos. Me produce una sensación tan extraña, que parece que yo deseo vivir esos momentos para ahogar un pasado. Hay algo que se quiere olvidar y evocar a la vez, que en lugar de hacer bien hace mal. Por eso, para despreocuparme de mí mismo, de mis

sentimientos y recuerdos, siempre he procurado en esas andanzas por los puertos lejanos interesarme por los problemas de los demás. De ahí que escuche con suma atención el relato que me hace la señora de mi amigo recorriendo a saltos sus treinta años en la Argentina, a la que había ido joven en procura de un bienestar, y luego retornado a su terruño portadora de doce hijos, la más importante cosecha, el único premio a su largo y sufrido esfuerzo.

LAVANDO CACHARROS

Es mediodía. Mañana reemprenderé la ruta. El sol cae a plomo. Estoy lavando unos cacharros en el interior de mi camareta. El *Lehg II* se encuentra amarrado a lo largo de un pequeño espigón de madera perteneciente a «Lowus y Co.», a cuyo dueño he tentado con una botella de *whisky* a cambio de un bote de pintura anticorrosiva que me hacía suma falta. Ya la avería de proa ha

quedado tan bien reparada, que no me molestará en lo sucesivo. He obtenido el concurso de dos pescadores, que están forrando los cables de acero con cueros de oveja, porque el óxido fue gastando las velas que se apoyan sobre ellos. Esto me cuesta siete libras, más cuatro invertidas en unas cartas marinas muy necesarias, hacen que mi capital quede reducido a dos libras, gracias a las diez que me prestó el compatriota Rodríguez, quien, luego de haber estado en la Legión Extranjera, se ha marchado en el *Menéndez*.

Cuando fui a adquirir las cartas marinas, el viejo capitán encargado de esa sección me dijo:

—Sabía que a la larga caería aquí. También llegó hasta mí Allain Gerbault. Como todo viejo que anduvo por el mar, también tenía su proyecto, su razón para reembarcarse algún día. Y me lo confió: «¿Sabe?… En el Índico existe una isla chiquita que pocos conocen y que tiene muchos lobos marinos… Calcule, a cinco libras por cada piel, nos hacemos ricos… En cuanto termine la guerra, nos vamos…, ¿quiere?».

Sigo, pues, en mi *Lehg II* lavando los cacharros. Miro por el ojo de buey. En el muelle, tirados, varios negros están esperando la hora de iniciar su trabajo. Descansan y charlan. Uno tararea exótica canción. El ruido de una

máquina llama mi atención. Un aviso entra y realiza la maniobra de atraque. Observo que lleva su bandera a media asta. Debe de traer muertos a bordo. Algunos soldados, en la cubierta, sostienen unas pocas flores en sus manos. Termina la maniobra y en ese instante llega un camión. Comienzan a descender del aviso marino conduciendo camillas. Debajo de las mantas que las cubren son sacudidos ya sin vida los compañeros que fueron. Es la guerra.

El negro continúa tarareando, el sol cae a plomo y yo sigo con mis cacharros…

Lunes 14 de septiembre. El *Lehg II* aguarda. Con mi compatriota

Glessmann, cuya casita tiene el título de «Villa Argentina», voy a una tienda de comestibles. ¡Hay tantas cosas para llevar! Pero existen dos escollos insalvables: el racionamiento y mis dos libras esterlinas. Todo lo que puedo adquirir apenas ocupa una de esas bolsitas con que las señoras van a la feria. Los alimentos básicos los tengo a bordo, ¡pero allí veo tantas cosas que podrían ayudarme en esa travesía de más de siete mil millas que deberé afrontar! Vamos a conformarnos con este poquito de conserva y queso y a no hacer esfuerzos de oposición cuando mi amigo quiere pagar…

Ha llegado otra vez el instante de la

partida. Los minutos vuelan. Voy izando rápidamente todo el paño. Interrumpo la tarea para saludar al cónsul de Portugal, luego al de España y a un representante del «Royal Club» de Capetown, cuyos miembros en su mayoría están alistados en el Ejército. Otros amigos asisten a la escena sin perder detalle. El cónsul argentino, Guridi Bazerque, se entretiene con sumo cuidado en adujar un cabo a la holandesa, acaso para recordar los días en que navegó por el Río de la Plata. Abrazos, apretones de manos, palabras sueltas repetidas con labios temblorosos, y a la una del mediodía el *Lehg II* comienza a deslizarse lentamente, alejándose del pequeño

lugar en donde permaneciera amarrado en mi escala de veinte días. Los obreros suspenden por unos instantes su trabajo para saludarme. Unos encaramados en un castillo de derrota, otros en la banda de un casco, todos me despiden. La lentitud de mi marcha me permite recorrer con la vista ese heterogéneo rincón de una ciudad marítima. Asoman por entre galpones los cuatro mástiles de un velero famoso: el *Pamir*. Voy ganando la escollera del puerto en esa tarde que el sol hace más amable. Todo el núcleo de mis amigos corre hacia la punta de la escollera y un grito de admiración brota de los labios del entusiasta *yachtman* Bill Amman:

—¡Qué lindo se ve el barco con todo el velamen!

Sí, es muy bonito. Yo mismo lo miro con cierto orgullo. Ya casi voy a dejar la escollera cuando entra un barco de guerra de Gran Bretaña. Al cruzarnos arrío mi pabellón saludando, y del puente se destaca la figura del capitán, que, cuadrándose, me hace el saludo militar. Tras esa severa disciplina trasunta una sonrisa paternal.

El grito de «¡Cherio!… ¡Cherio!… ¡Cherio!…», el saludo que lleva consigo un buen augurio, se va repitiendo desde tierra, en donde los amigos, obreros, marineros y empleados lo emiten con verdadero cariño. Sigo un bordo para

alejarme aún más de la parte del puerto donde el viento es débil y encontrar uno más fuerte y ya libre de obstáculos, a fin de virar y serme posible tomar alta mar.

Esta maniobra me aproxima a un hermoso seis mástiles norteamericano, cuyo nombre me impresiona: se llama *Tango*. Están tirados en cubierta varios de sus tripulantes, que al advertir mi presencia se desperezan un tanto.

—¿Dónde va? —Es la pregunta.

—¡A Nueva Zelanda! —contesto.

—Buena *chance* para usted… —me responden. Es que imaginan lo que me espera. Y agregan—: El tiempo está bueno para esa ruta.

Lo más probable es que en esas

palabras hayan incluido el deseo de hacerse a la mar, pues la añoran. Basta ver al capitán, que se pasea nerviosamente de un lado al otro. Llevan varios meses allí fondeados.

Pingüinos y focas juegan en torno al barco. A las cinco de la tarde tengo a mi través Greenpoint, con sus hermosas edificaciones. Un barco patrullero se acerca a toda marcha, dirige el saludo de rigor y da una vuelta en torno de mí. Hay poco viento y ronda al sudoeste. A medida que llega la noche, va disminuyendo, hasta dejarme casi encalmado. La corriente me desplaza hacia el norte. La luz del faro de la isla Robben se ve con potencia. Los barcos

que salen toman rápidamente mi delantera, y me recreo contemplando la ciudad iluminada. En la noche, al ponerse la Luna, se levanta una pequeña brisa que ayuda a alejarme del lugar. Se escucha próxima a mí la respiración de un lobo marino. Trato de ganar barlovento para zafar de todo obstáculo. Debo luchar contra una fuerte correntada. Al día siguiente, a la mañana, recién logro enfrentar la punta Duyker, pero la calma me detiene allí, no pudiendo contrarrestar la dichosa fuerza submarina del Atlántico, que, al recostarse en la costa africana, se dirige hacia el norte. Poco más de diez millas he podido cubrir en estas primeras

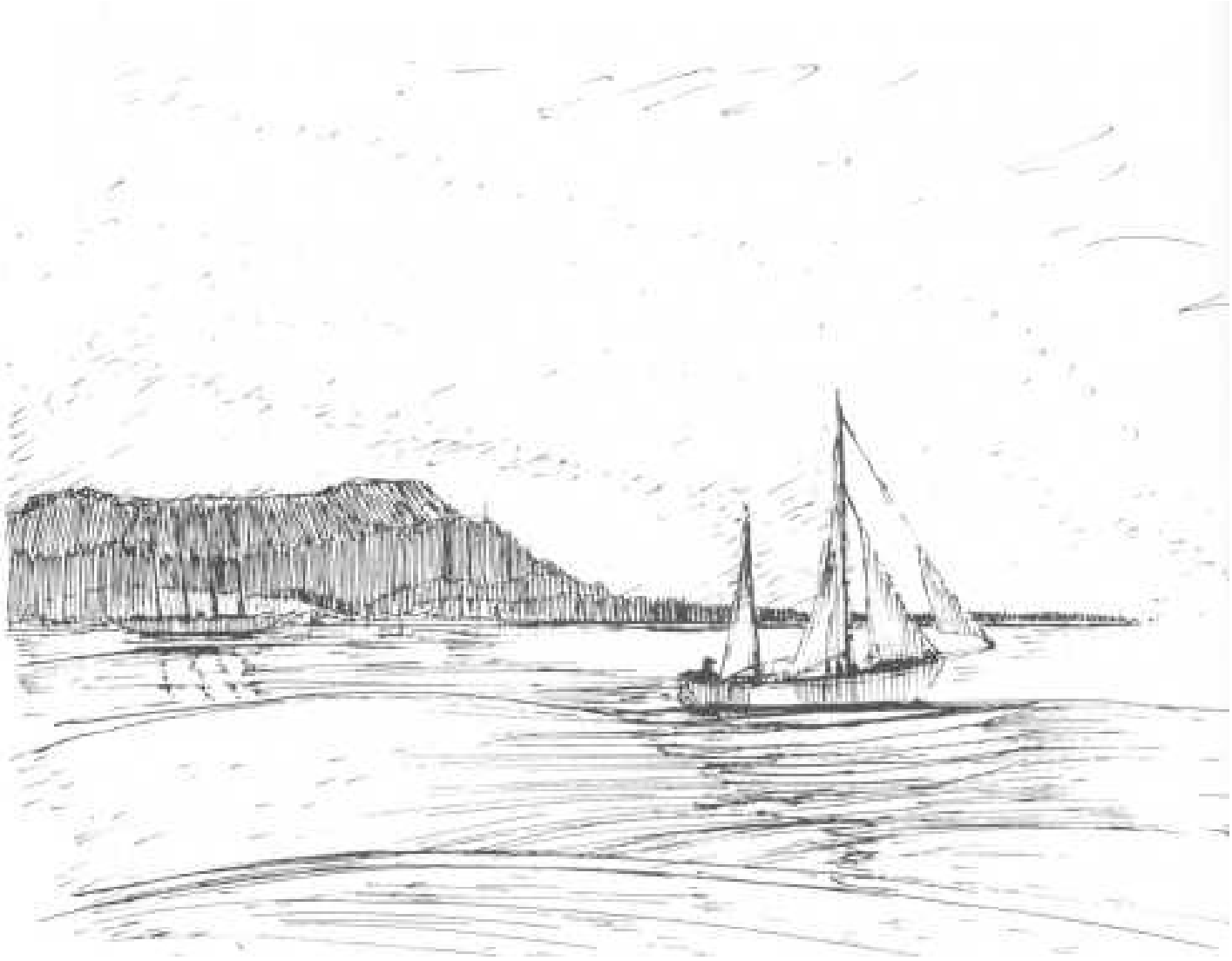
veinticuatro horas. A la tarde, una engañosa brisa me hace entrever la posibilidad de doblar el cabo de Buena Esperanza a medianoche, del que sólo me separan veinte millas. Después de pasar Houtbay quedo encalmado frente al faro Slang Kop, lo que me tiene sobresaltado toda la noche por los barcos que transitan. Las enormes moles de acero pasan sin luz. Sólo anuncia su proximidad el ruido de las máquinas que las impulsan. Llega hasta mí el sonido armonioso de las aves marinas cercanas a la costa, confundidos con otros rumores de ese inmenso continente que es África. En tierra titilan luces; en lo alto, una orgía de estrellas; eso suple

con creces mi orfandad. Me invade una especie de laxitud ante ese espectáculo de ensoñación. El *II* apenas deja un surco luminoso en el mar.

El amanecer del día 16 de septiembre es descolorido. El viento se afirma del norte después de casi cincuenta horas de calma. El *Lehg II* comienza a tomar camino y trato así de recuperar el tiempo perdido. Houtbay, Chapmans Peak y el faro de Slang Kop van quedando a popa. Por proa, una punta alta que se adentra en el mar acusa la presencia del cabo de Buena Esperanza, descubierto por Vasco de Gama en el año 1497 en su viaje a la India. Es el paso obligado de casi toda

la marina del mundo, llamado antiguamente cabo de las Tormentas. En esta mañana sin sol se yerguen sus cortantes líneas hacia el cielo. Líneas frías en la fría mañana. No puedo decir que sienta emoción, mas a medida que me voy acercando sé lo que esto significa. Las olas aumentan, pero como voy en popa, ayudan la obra del viento. Tengo a mi través al cabo, pero todavía debo seguir rumbo al sur una media milla más para zafar de dos rocas que velan fuera. Tomo una enfilación y, al comprobar que estoy libre de ese peligro, viro resueltamente al este. Bien pronto una cortina de agua que salta pulverizada por el aire indica que las

rocas van quedando a popa. Ha llegado el histórico momento. Son las diez de la mañana de ese día 16 y el cabo de Buena Esperanza es doblado. Se cierra así la etapa del Atlántico y penetro en el océano Índico, en la «ruta imposible». Nadie, nadie hasta ahora se ha aventurado por las desoladas regiones que voy a navegar.



Salida de Ciudad del Cabo. Hay poco viento, y a medida que llega la noche va disminuyendo hasta dejarme casi encalmado.

NUNCA HABÍA SUFRIDO TANTO

He pasado en el Atlántico días terribles; quizás esto me brinda una cierta seguridad frente a lo que vendrá, pero la realidad de lo que aguarda, la terrible realidad, superará todo lo que haya sufrido en mi vida de marino. Será más dolorosa, más angustiosa, más incierta que la breve pasada en el golfo de Gascuña en aquel crucero de 1932. El barco, con viento favorable y a todo

trapo, está desarrollando su máxima velocidad. La marejada es irregular y aumenta cuando paso por el Rockey Bank. De False-bay salen dos barcos patrulleros y vienen a mi encuentro, pero muy pronto abandonan su intento por la enorme marejada, retornando al amparo de la costa. A proa tengo la punta de Hangklip. Más allá, Danaer se adentra en el mar destacándose de una serie de montañas. Desvío el rumbo al este una cuarta al sudeste, para zafar de dicha punta. Trato por todos los medios y de acuerdo a mi plan de navegar lo más próximo a la costa, para que, en el momento de enfrentar el cabo Agulhas, la corriente del banco, que alcanza una

fuerza de cien millas en las veinticuatro horas, no me despida demasiado al sur, lo que aumentaría la marejada que, aun aquí, que hay alrededor de treinta brazas, se hace sentir.

Va llegando la noche y no puedo abandonar ni por un momento el gobierno del barco. Navego sin luces y siempre manteniendo todo el trapo. El tiempo es de temporal. La noche está como boca de lobo. El barómetro baja, y me parece que todavía no ha llegado el vendaval a la máxima potencia. Quizá más tarde se produzca algún cambio, pero es seguro que no será favorable. Todo obliga a recelar. Desconfío. Surge de entre el oleaje, por proa, la silueta

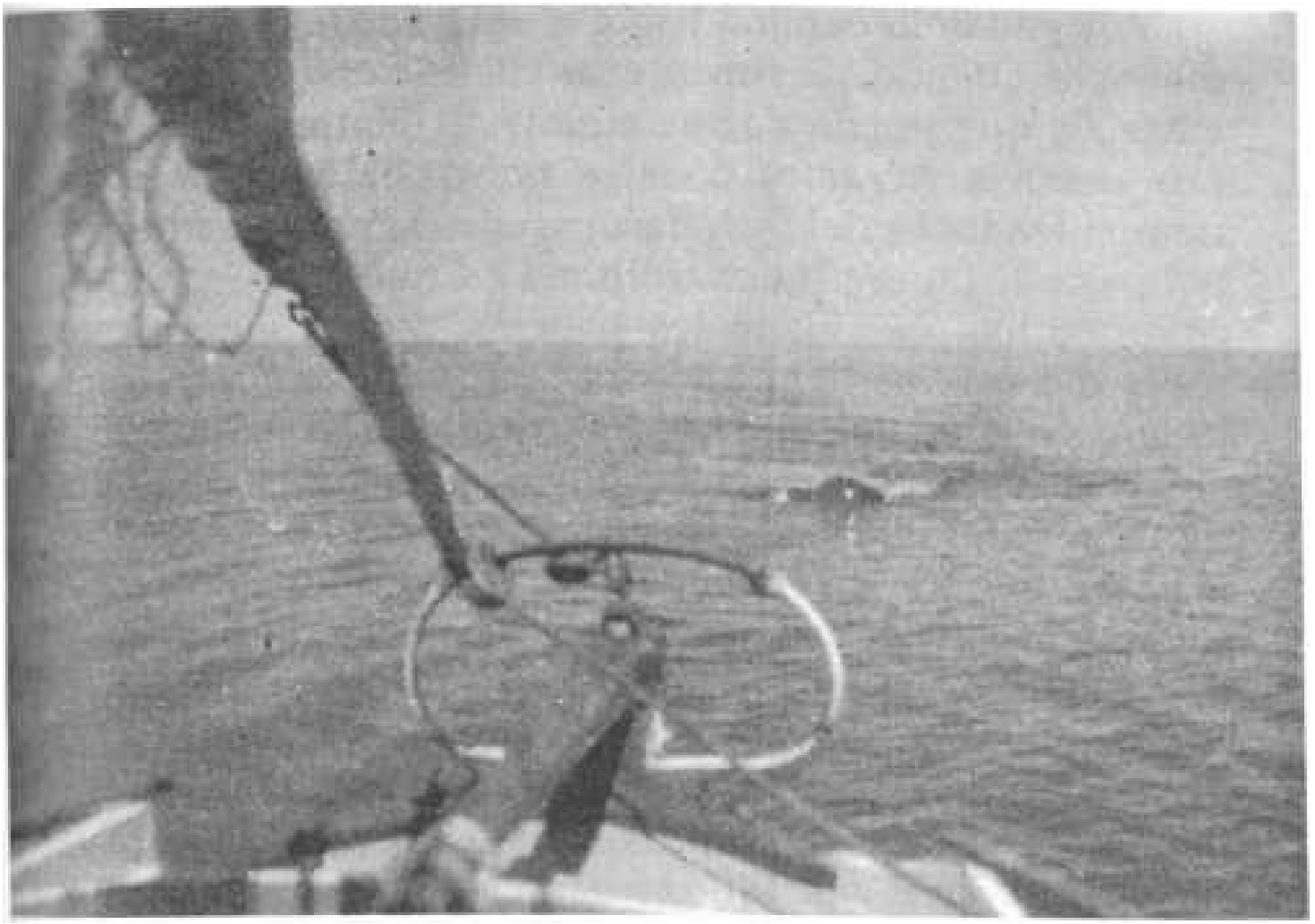
confusa de un barco que viene rumbo al oeste y casi en mi misma agua. Navega, como se sabe, sin luces. Se zarandea fuertemente. Su marcha es pesadísima, porque la mar lo toma de frente. Poco a poco lo dejo en popa. Hacia barlovento, en la línea del horizonte, rasgan la oscuridad de la noche los pantallazos del faro Agulhas. A medida que me aproximo da la impresión de manotadas al vacío. Inútilmente, sus haces pretenden romper las tinieblas. Su ciclo es de tres relámpagos alternados. Por momentos parecen desesperados. Dan la impresión de que tuvieran vida propia en esta noche negra.

Voy ganando camino hacia el este.

Ha llegado la medianoche cuando, de repente, el viento cesa de soplar y antes de que pueda darme cuenta, el temporal del sur está encima. Arrastra consigo nubes bajas, y al poco tiempo las luces del faro desaparecen sepultadas por la tempestad. Llueve. La visibilidad es malísima, y temo, como se han cambiado los papeles, que el viento que sopla del sur me llegue a encajonar y a estrellar sobre la costa de Struys-bay. Comienzo a cobrar paño para abrirme de la costa. Hace muchas horas que no duermo. En realidad, desde que salí no he podido hacerlo. A las tres de la madrugada del día 17, no pudiendo resistir más al sueño, me decido a descansar con este

mar endiablado y arrío la vela mayor. Abandono dirigir el barco, dejando que por sí mismo se abra camino, y, para evitar una posible sorpresa, de vez en cuando me asomo a observar su marcha. Más tarde, al aclarar, resuelvo reemprender mi carrera, resultándome difícil distraerme en otra cosa que no sea vigilar la marcha. Diviso una enorme ballena. Mi singladura de las últimas veinticuatro horas me da ciento cuarenta y tres millas. En la tarde llama mi atención el fuerte ronquido de un motor. Es un avión de bombardeo, que aparece y desaparece por entre el cúmulo de nubes. Es, posiblemente, un patrullero. Ya no existen rastros de

costa. ¡Y pensar que van a transcurrir meses antes de que tome a ver tierra!



Un animal se aproxima al barco.

LEYENDAS DEL MAR

En la noche del día 19 me encuentro navegando en las inmediaciones del lugar en que ha sido visto el espectro del «barco fantasma». Se llamaba *Flyng Dutchman* («el holandés volador»). Dicen que se ha visto al capitán, en noches de tormenta, insistir ante la tripulación a forzar paño y poder dar vuelta al cabo de Buena Esperanza. Todos los marinos respetan esas

leyendas, pues a ellos, en sus correrías por los mares, les ha acaecido lo que para el corriente de los mortales es fantástico. No olvido el misterio del bergantín *María Celeste*, encontrado en alta mar con todo el paño establecido y sin rastros de ser humano a su bordo. La mesa estaba tendida y los platos puestos para ser servidos. En la cocina se encontraba la comida lista. Jamás se logró aclarar aquel hondo misterio. Otro caso, y que puedo ahora narrar porque ya transcurrieron diez años y que en aquel momento hubiérase creído producto de un estado anormal mío, fue el siguiente: Había zarpado yo de Arcachon (Francia) y llevaba dos días

de navegación, cuando una noche, a la altura de Bilbao (España), escuché romper la quietud que reinaba por una conversación, casi en monosílabos. Aparentemente, se trataba de dos personas. Mi sorpresa era inmensa, y me preguntaba cómo habrían podido penetrar a bordo si las veinticuatro horas que precedieron a mi partida las había pasado en el barco. Sólo que hubieran quedado encerrados en proa, donde jamás yo iba, recinto que se comunicaba por una puerta pequeña que aislaba al resto del *Lehg I*. «Oye, tú —decía uno; en él se advertía un pronunciado acento español—, ve a buscar algo que comer». La otra voz, de

acento francés, respondió: «Calla, que te pueden oír». Insistió el primero: «¡No, hombre!». Como desde mi timonera al tambucho de proa había unos nueve metros y éste era tapado por el mástil, bien podría ser que estuviera abierto el tambucho. Por el momento, no atiné a decir nada, pero procuraba darme una explicación lógica acerca de la presencia de esos individuos. Uno solía pedir cigarrillos, y se agregaba a ello una rara serie de ruidos extraños que me confirmaban la presencia de dos personas en mi barco. Así transcurrieron veinticuatro horas, en las que no pude abandonar el timón en un temporal que comenzó a arreciar. El cuidado de mi

propia vida, si bien es cierto que no me hizo olvidar lo que ocurría, inspiró un perdón hacia los intrusos, pues si era casi imposible permanecer en popa, en donde me hallaba, me figuraba lo espantoso que sería en proa. Decidí que, al calmar la tempestad, los llamaría, para hacerlos bajar en algún puerto. El temporal duró tres días con sus respectivas noches. El barco tenía un metro de agua en su interior, que producía estragos. La noche que me aproximaba a El Ferrol, y ya doblado el cabo Ortegal, les grité para que salieran de su escondite. Nadie respondió. Insistí. Les dije que todo lo comprendía, que los perdonaba. Silencio absoluto.

Entonces, ya perdida la paciencia, penetré en la camareta y con un bichero comencé a dar golpes hacia todos los posibles rincones en los que podrían encontrarse escondidos. Los fósforos estaban inutilizados. Era imposible conseguir luz. Retorné al timón y, para darme una respuesta a este misterio, se me ocurrió pensar que habían llegado a la costa a nado…

Navegando en las inmediaciones de donde ha sido visto el espectro del barco fantasma.

Si eso me aconteció, no me sorprende cosa alguna que pueda venir del fondo del océano. ¡Qué sabe uno lo

que hay más allá de la vida! ¿Quién puede desentrañar la incógnita? Nuestros pobres medios de percepción son tan escasos…

El fuego de San Telmo, visto por tantos marinos y que constituye el preludio de la tempestad… ¡Tantas veces en alta mar he escuchado acompasado tañir de campanas! Existe un especial estado de ánimo del marino, que es simple y humano, porque no admite sutilezas. Sólo en el mar, tan cerca de Dios, ¿qué sabe uno si en esos momentos no se ponen de manifiesto fuerzas que el medio propicia? Y en esa noche tormentosa, en que acuden los recuerdos aquí consignados, voy

navegando por los lugares en que la leyenda, o la realidad, dicen que aparece el espectro del «barco fantasma». En una de mis cartas de navegación está señalado. Con lentitud comienza a dibujarse el nuevo día. Mi barco va con todo su trapo en un mar tumultuoso. Mi posición es 36° 10' sur y 24° 45' este. Como todas las mañanas, vuelve a pasar el avión de bombardeo que patrulla, pero hoy más bajo. He conseguido saludar a sus tripulantes agitando los brazos.

No me fue posible vencer del todo la corriente, que me arrastró algo hacia el sur. Hago una escapada para cerciorarme de si el *Lehg II* hizo mucha

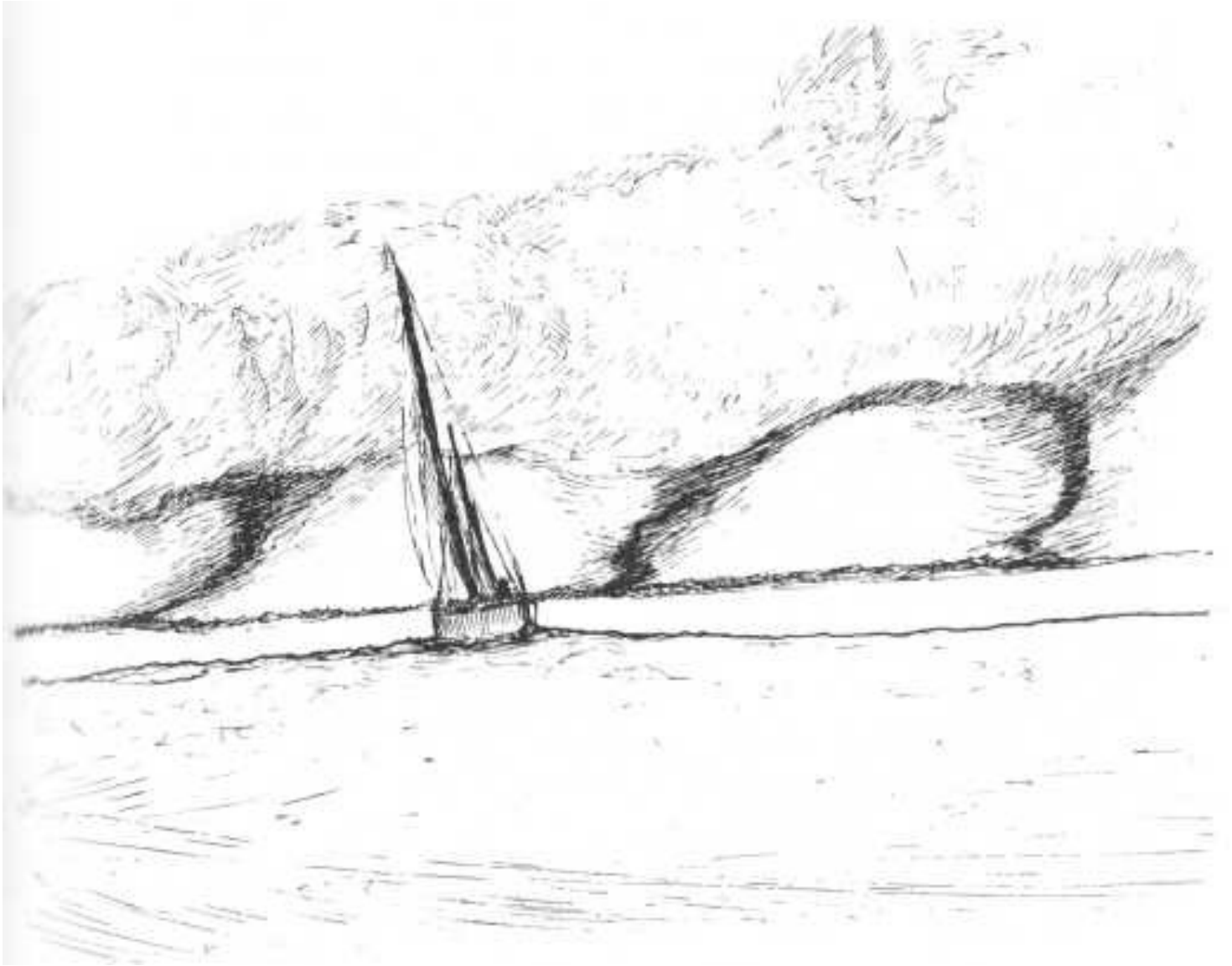
agua en las últimas veinticuatro horas. Compruebo con angustia que la sentina está llena. Logro descubrir el origen. El tanque de proa, que tiene capacidad para doscientos litros, por la potencia del zarandeo presenta unos remaches saltados. Lo desagoto de una vez y en el rápido balance constato que solamente me queda un tanque de cien litros, una damajuana de diez y una barrica de madera con cincuenta. Es toda mi provisión de agua.

Salgo a reanudar mi guardia al timón y compruebo que el viento ha calmado. Las nubes son bajas. De pronto, el espanto. A mil metros, por el norte, se acercan tres trombas marinas. Las nubes

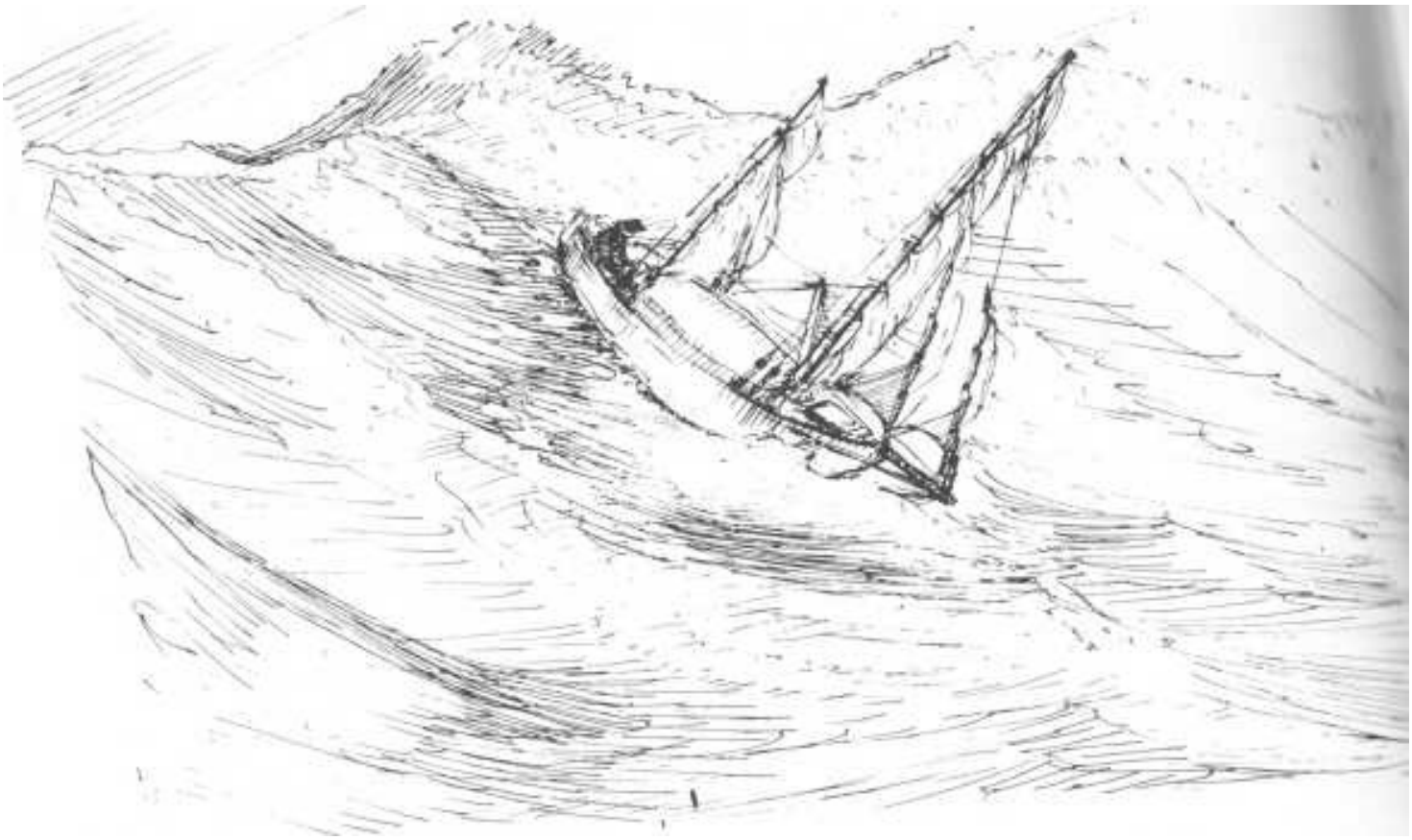
bullen como hirviendo en un caldero colosal. Calculo en cerca de cien metros de diámetro cada tromba. Giran furiosamente, succionando el agua. No se sabe a ciencia cierta si se elevan hasta donde se encuentra el macizo de nubes. El espectáculo es aterrador, pero, a la vez, de una trágica hermosura. Se trasladan rápidamente hacia mí. Virando, procuro zafarme. La maniobra es lenta por el poco viento. Los minutos, los segundos, resultan angustiosos. Por fortuna, pasan a quinientos metros del *Lehg II*. Siento una indecible sensación de alivio. La muerte me ha rozado.

Se cuenta que un navío de guerra norteamericano quedó en el centro de

una tromba para comprobar su capitán los estragos que ella le producía. Dicen que el saldo fue la rotura de unos botes salvavidas y averías menores en la obra muerta, pero hay que tener en cuenta que la defensa de ese barco fue su eslora; en cambio, con los nueve metros y cincuenta y cinco centímetros del *Lehg II*, en el supuesto caso que me hubiera tomado una tromba, me habría absorbido, haciéndome girar furiosamente como lo hacía con el mar. Los resultados no quiero ni soñarlos.



De pronto, el espanto. A 1.000 metros por el norte se acercan tres trombas marinas.



Las olas se elevan como murallas y se abalanzan después a gran velocidad.

Intento organizarme de acuerdo a las circunstancias, pero no es posible conseguir la perfección en eso, porque las situaciones varían. Trato por todos los medios de permanecer la mayor

parte del tiempo timoneando, a fin de llegar a Nueva Zelanda antes de que imperen los ciclones que asolan desde el sur de Australia hasta mi destino. Mi velocidad en estos días oscila de ciento veinte a ciento cincuenta millas, lo que significa una excelente marcha. Mientras gobierno el barco, navego a todo paño, corriendo en ese océano infernal. Las olas, en rompiente, barren la superficie del Indico, empapándome al no poder evitar las que rompen en cubierta y que dejan a la miseria cuanta ropa llevo encima. La temperatura dentro de la camareta se ha mantenido alrededor de los quince grados, pero afuera se hace sentir, traspasando mi pasamontañas,

que me cubre toda la cabeza. Varios *pullovers*, encima de los cuales llevo un encerado, constituyen mi equipo. Pero se encuentra el traje de aguas en tal estado, que muy poco puede defenderme. El viento se mantiene del oeste. Cuando el tiempo me lo permite —y esto acontece generalmente en la madrugada—, me preparo una enorme taza de chocolate, acompañada de dátiles, galleta marinera y mucha manteca. Este régimen de comida, anormal si se quiere, suele ser acompañado de chocolate en tabletas y hace que mi estado físico sea el ideal. Me encuentro sano, fuerte, y el peso, por lo que deduzco, no acusa merma apreciable. Acompaño esos alimentos

con vitaminas A y C, para suplir la ausencia de comidas frescas y preservarme del mal llamado beriberi. No olvido que, antes de zarpar de Buenos Aires, el doctor Grasso y cuatro facultativos más me sometieron a un examen físico; su resultado fue que podía marchar tranquilo: barco y marinero se encontraban en inmejorables condiciones para enfrentar el mar.

Hace días que no veo el avión ni otro rastro de vida humana. El día 26 de septiembre me encuentro en los 36° 49' de latitud sur y 40° 30' de longitud este. Hoy es el aniversario de mi natalicio. Cumplo cuarenta y dos años. Tengo que

festejarlo. Me brindo un gran banquete. Comienza con el infaltable chocolate de desayuno; a la noche, una suculenta sopa de harina de legumbres, dulces, bombones y otras golosinas, culminadas con champán.

Todavía voy navegando bajo la influencia de una fuerte corriente en contra que produce una mar turbulenta. Espero que al ganar longitud desaparezca la citada influencia y el agua se torne más franca. Es de tener en cuenta, y para dar una idea aproximada del escenario de ese océano Atlántico que he dejado en popa y este comienzo en el Indico, que no hay comparación posible con los huracanes sufridos en el

golfo de Gascuña, por la profundidad media de estos océanos, que son superiores a los cuatro mil metros, sin continentes próximos que reparen a la libre fuerza del viento, que hace arbolar una mar de una altura de dieciocho metros y trescientos a cuatrocientos metros entre cresta y cresta. Por ejemplo: en el Atlántico sur, aun en los días de relativa calma, existe la mar de fondo, que continuamente atraviesa de modo oblicuo el océano de sudoeste a nordeste. Si bien es cierto que mi guía para manejarlo hasta ahora ha sido el *Pilot Chart*, la realidad supera todo lo que haya leído o escuchado al respecto, y si hasta ahora me he podido defender

con maniobras de las avalanchas de estas masas de agua desatadas en este caos, fue debido a la poca eslora del barco y al tipo de construcción y diseño; sin pecar de exagerado, no creo que barco alguno con máquina, no velero, pueda impunemente navegar en estas latitudes.

El viento sopla del sur al sursudoeste. Al norte se encuentra, a escasas millas, la isla de Madagascar. Más allá, las islas de la Reunión y San Mauricio. Ya alejada, la de Rodríguez. Y así, eslabonados, están dispersos los puertos de reposo, que me son vedados porque tengo que cumplir con lo previamente fijado. Nada me costaría

desviarme hacia esos lugares para, aparte descansar, conocer la historia de cada uno de ellos. Pero me he propuesto correr a través de los mares para demostrar una posibilidad.

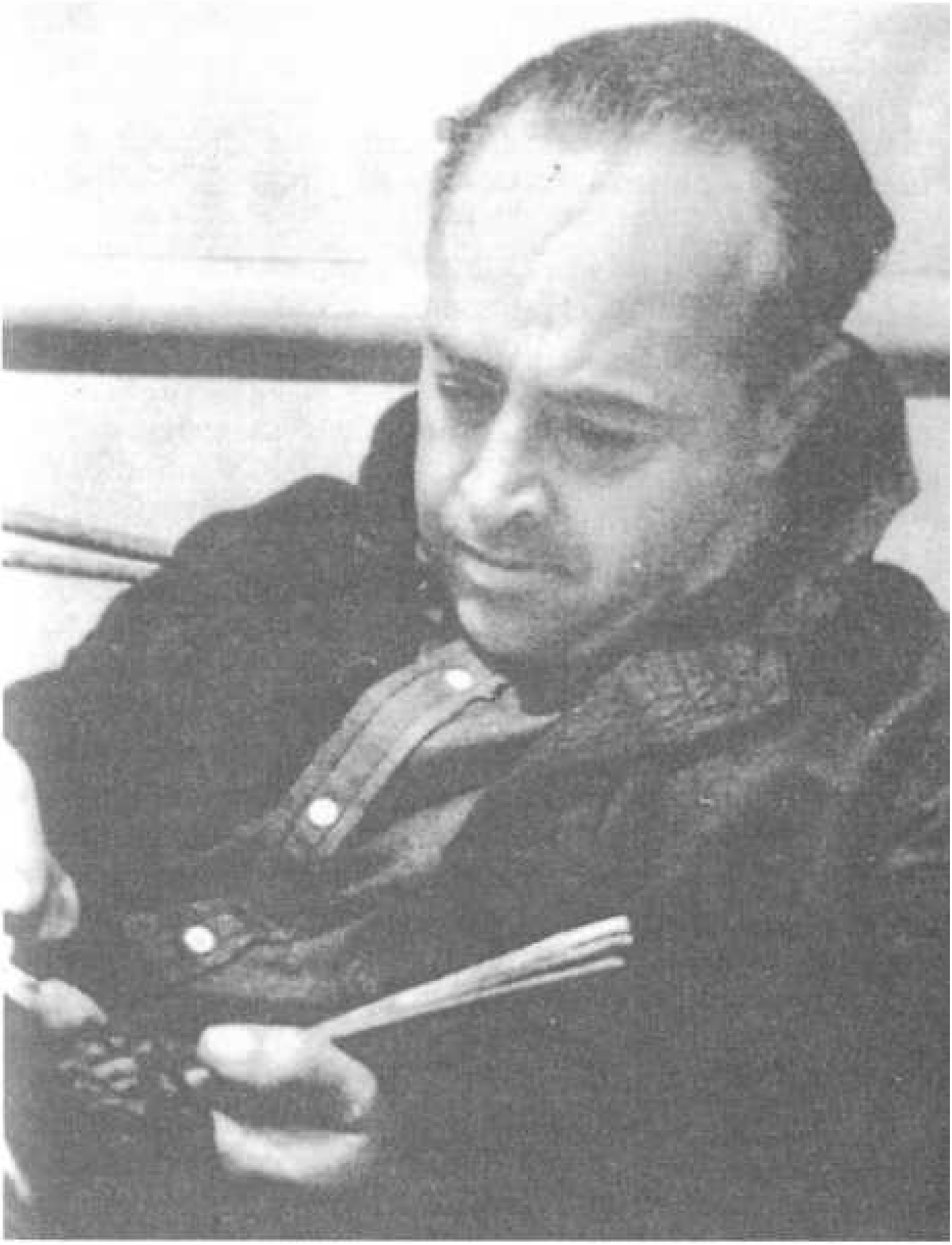
El *Lehg II*, por vez primera en la presente etapa, navega solo con todo su velamen. Los chubascos fustigan matemáticamente, trayendo viento y lluvia. Es curioso observar que cuando se está bajo uno de ellos desciende tres grados el barómetro. Por suerte, me voy amoldando a las circunstancias y a tomar como común ese mar, ese ambiente. Hasta ahora, la vida se va desarrollando con relativa normalidad. En el fondo de mi ser existe latente, y de

lo que no puedo sobreponerme, la prensión que me hace permanecer vigilante, atisbando. Es una navegación cautelosa la mía. Controlo el movimiento del barómetro, del termómetro, del hidrómetro. Me sitúo cada vez que me es posible hacerlo. Este trabajo, que es realizado en precarias condiciones por el estado del mar, me produce una gran alegría, porque me permite consignar en la enorme carta mi minúsculo avance. Es un pasito todos los días, un puntito más allá del otro.

Me encuentro a mil cien millas de Capetown el 28 de septiembre. En catorce días desde mi salida, y luego de

aquellas calmas iniciales, he avanzado satisfactoriamente. No he tenido tiempo de aburrirme. La gente, muchas veces, me ha preguntado cómo se llenan los días en esas largas cruzadas, pero no conciben que se pueda vivir sin el aliciente de una distracción teatral o cinematográfica y sin la fundamental: la que brindan los semejantes. Recuerdo que, al respecto, se dijo que es hermosa la soledad cuando se la puede comunicar a alguien. Pero esos mares dan motivo de distracción a quien ama la naturaleza, al que es capaz de comprenderla. ¿No hay quienes quedan absortos largas horas en la contemplación de la caída del agua en

un día de lluvia? ¿No se detiene la atención, tantas veces, al contemplar un lago? He leído que tres cosas no aburren: la nube que pasa, el fuego de llama y el agua que corre. Pero hay muchas, y la más importante de todas: el trabajo. El hombre que está bastándose a sí mismo adquiere un estado especial que el lector podrá deducir en el curso del presente relato.



Anotaciones en el cuaderno que Vito Dumas usara como diario.

El 28 por la noche, negros nubarrones cubren el cielo, y como hasta entonces he luchado con vientos fuertes y una mar que no me permitía mucho descanso, decidí que en adelante, en las horas de la noche, el barco proseguiría solo, pero con un rumbo que le permitiera ganar lentamente el norte y así poder navegar en una zona más amable. Mis singladuras, desde entonces, comenzaron a mermar. Ya el día 29 me dio noventa y tres millas, repuntando al siguiente a ciento catorce. El viento se estableció del norte, y esto

permitía que el *Lehg II* prosiguiera sin nadie al timón. A medida que me alejaba de las altas latitudes, tenía oportunidad de ver más el sol y la temperatura se elevó a veinte grados.

El azul del océano Índico es más claro que el del Atlántico, aunque la profundidad oscila en los cinco mil metros. La línea en que navego, límite de los *ice*, no me inquieta, aunque quizás haya sido la causa de muchos misteriosos naufragios. La contracorriente que atraviesa el Índico de oeste a este me ayuda. Las horas de esos primeros días de mi larga travesía transcurren más lentas. Cielo y agua. Algunas especies de palomas de las

llamadas «del Cabo» y los infaltables albatros me entretienen con sus vuelos.

El 1 de octubre, mi marcha es de ciento trece millas, y será de cien al día siguiente. Gran cantidad de delfines se allegan a jugar alrededor de mí. Posiblemente su presencia se deba a mi proximidad a las islas de Crozet, descubiertas por Mallón du Fresne en 1772. Mi situación es 52° 15' de longitud este y 35° 50' de latitud sur. Significa que las islas citadas se encuentran solamente a seiscientas diez millas. En la llamada Hog existen provisiones de emergencia para aquel que la fatalidad haga naufragar.

El día 3, y ayudado por el viento

que, luego de haber rondado del norte al oeste, se establece del sudeste, llegué a recorrer ciento tres millas, haciéndome penetrar aún más en una zona cubierta de nubes bajas y que haría agregar en mi bagaje de conocimientos una buena experiencia. Como el viento decae y el mar se aplaca, el primer día en que estoy en esa zona lo aprovecho para prepararme un puré de papas y arroz a la indiana, es decir, que me tomo el desquite de aquellos días que, por culpa del mal tiempo, me fue imposible hacerlo. Por otra parte, es factible esa tarea y hasta necesaria después de un día interminable al timón. Comienzan a sucederse así una serie de días siempre

iguales; con vientos flojos, mi velocidad merma considerablemente, hasta cubrir en veinticuatro horas apenas sesenta y siete millas; más tarde, cuarenta en el mismo período, producto tan sólo de la fuerza de la corriente. Bastó un día para convencerme de que me hallaba bajo la influencia de lo que los ingleses han dado en llamar «Horse latitudes», debido a que el viento monta por sobre las nubes y deja a éstas allí estacionadas. La misma corriente es calma, y por falta de viento los albatros no se allegan hasta mí. Tan sólo, de vez en cuando, aparecen los delfines. El océano, antes impresionante, ha llegado a un grado de quietud que tiene la

apariencia de un lago. Frente a la monotonía suelo llenar las horas remontándome *in mente* hacia lugares como Colombo, Ceilán, Bombay, la misma India milenaria, Calcuta, Rangún, tierras de leyenda, unas descubiertas por Vasco de Gama en 1498 y otras ya tratadas por Marco Polo, lugares que algún día no lejano pienso recorrer. Por lo pronto, son muchas millas que me separan de esos puertos, pero las islas de la Reunión se encuentran a sólo setecientas ochenta millas al norte de mi posición el 5 de octubre.

El día 7, la presencia de un albatros posado en la superficie del mar me entretiene. Se encuentra atento a una

cacería en la que un gran dorado trata de atrapar a otro más pequeño. Lo curioso es que el asunto se desarrolla alrededor del albatros, aguardando éste a que le toque algo en el posible reparto, pues de tanto en tanto un picotazo atestigua su cooperación. El dorado da grandes saltos por fuera del agua para acortar distancias, pero el *Lehg II*, arrastrado por la corriente, me aleja lentamente del lugar, impidiéndome ver el desenlace de la lucha. Minúsculos pececillos navegan en tomo a mi barco. Por la noche, una voluminosa masa oscura se mueve hacia el norte. Posiblemente una ballena. Irrumpe en la quietud de la noche el ritmo de su respiración. Más tarde, una

enorme carpa da un salto fuera del agua por la proa. Por fin, en la tarde del 11 de octubre, de mi posición 34° de latitud sur y 59° 15' de longitud oeste, aprovechando una ligera brisa del oeste que luego ronda al noroeste, tomo decididamente rumbo al sur para zafar de la presente calma. Es fácil ver la zona de la «Horse latitud». Luego de su límite, más al sur, se ven nubes altas que son impulsadas por los *roaring forties*, que está comprobado no debo abandonar si es que quiero hacer camino. La vista procura descubrir cualquier cosa. Todo interesa. Nubes de diferentes contornos y colores. Casualmente noto unas que tienen la forma de un número fácil de

leer: el noventa y nueve. Pienso en lo que podrá significar y descuento que tenga relación con los días en que demoraré para mi segunda etapa hasta Nueva Zelanda. Sin embargo, ¡qué cerca de la verdad estaba esa cifra aparecida en las nubes el 11 de octubre!

Las olas aumentan de tamaño y debo ponerme el traje de aguas.

Ahora llama mi atención el círculo formado por un grupo de albatros. Los

cuento: son diez. Sus picos están en dirección al centro. Dan muestras de observar algo con atención. A medida que me aproximo descubro que el objeto de su interés es la presencia de un tarrito que flota. Emiten sonidos parecidos al de los patos, aunque de un tono más profundo. Dan la impresión de que conferencian o se consultan acerca del posible origen de eso que no pueden comer. Sigo mi marcha, y el 12 de octubre me sorprende en los 35° de latitud sur y pasados los 64° 45' de longitud este. Mi rumbo es este una cuarta al sudeste. Las olas aumentan y debo ponerme el traje de aguas. El viento nunca sopla firme de un cuadrante

más de veinticuatro horas. La temperatura dentro de la camareta baja a los 15°. Me voy aproximando a los islotes de Amsterdam y Saint Paul, que distan más de quinientas millas hacia el este, pero que, observados en mi carta de régimen de vientos, dan la sensación de que la distancia hacia dichos islotes fuera menor. La fuerza del viento va en aumento y se pone del este. El barómetro, de 773°, va ascendiendo. Como he terminado mi primera lata de galletas, comienzo a destapar la segunda ayudado de un martillo y un formón; toda tarea nueva produce alegría. Lentamente queda la tapa libre. Un papel existe en su interior. Es un trozo de los que se

utilizan para envolver mercaderías en los almacenes. Buenos Aires está tan lejana, y como en los meses que transcurrieron desde mi partida poco ha refrescado el recuerdo de la ciudad abandonada, a la vista de ese trozo de papel, que con lápiz dice: «Le deseo un feliz viaje. Su amigo: Inocencio. 22 de junio de 1942», no puedo menos de emocionarme profundamente. ¡Todo lo que me rodea me es tan conocido! Esas cosas por las cuales resbala mi vista son testigos mudos de pasadas luchas, el mundo íntimo del marino: la bolsa que guarda lo indispensable para reparar las velas tiene treinta años; una lata de tabaco que hoy alberga desde los

fósforos hasta la aguja para limpiar el «Primus» ha navegado en mi compañía a través del golfo de Gascuña y luego en el Atlántico; el cenicero, una lata de sardinas vacía, es un viejo compañero; en fin: dondequiera que dirija la vista, allí encuentro un camarada que me es harto familiar. Y de pronto hace irrupción lo inesperado, lo desconocido: unas líneas… Para no dar margen a que desborde una emoción contenida, me dedico a barrer el piso con el escobillón. No quiero que los mudos testigos descubran una flaqueza.

Prosigue el zarandeo. Una gran ola rompe con fuerza sobre cubierta a babor. El agua gana el interior, y la que

anega la timonera se filtra por sobre la cubeta de cinc del piso a la sentina. Trabajo imprevisto que sorprende a cada instante. Lo realizo y voy al timón. Llueve. El tiempo es sucio. Las horas pasan. El agua que viene del cielo se estrella sobre la vela mesana y luego cae gota a gota sobre mi encerado. A veces remolinea siguiendo las rachas del viento y castiga mi cara de lleno aunque me encuentre al reparo de una lona a guisa de chubasquera. La vista se enturbia y dejo de ver por instantes las olas que cruzan por la proa al *Lehg II*, que lucha abriéndose paso hacia el sudeste. Quería escapar de esta zona en busca de una mayor tranquilidad, pero

aquello hartaba. Acá hay vida, hay movimiento, y aunque el lugar sea malo, esto es precisamente lo que me es más favorable para avanzar. Las gotas, al caer lentamente sobre las rodillas, se acumulan, formando un pozo. Para evitar que filtre a mis ropas interiores, ya húmedas, mecánicamente, por no sé qué vez, procuro absorberlo con un trapo que cubre la parte superior del compás. La proa se eleva y torna a bajar en el seno de una ola. La vista prosigue escrutando por proa. Nada nuevo se divisa a lo lejos. Allá como aquí, la misma mancha cortada de blanca espuma. El cielo cerrado aprisiona. Acostumbrado al vacío de los espacios

siderales, tiro por la borda la colilla de un cigarrillo y tarareo una canción.

Recién el día 24 de octubre dejo la isla de Amsterdam, de origen volcánico y que emerge del fondo del mar elevándose a irnos mil metros en sus partes más altas. Allí también se encuentran provisiones y ropas, en un depósito a ochocientas yardas al sur una cuarta sur del extremo norte de la isla, según consta en mi carta marina. Y la de Saint Paul se halla al costado norte del cráter. Ni sueño en recalar, y aun pasando relativamente cerca, sólo las presiento por la cantidad de nubes que en su dirección se agolpan en ese punto insignificante en medio de la inmensidad

del océano Índico. Excuso decir que no existen habitantes. De haber alguno, sería un náufrago, pero no podría permanecer allí nada más que el tiempo necesario para morir.

Los ciclones no me dan tregua, y la diferencia del fondo del océano hace arbolar una mar endiablada. En varias oportunidades no puedo evitar ser sepultado en las olas al correr en popa. Trabajo de paciencia que se repite. Al transcurrir de los días, el número de albatros aumenta al navegar con los «cuarenta bramadores».

Estas aves son, sin lugar a dudas, los maestros del vuelo. Sus planeos son estupendos y quedan casi detenidos en el

aire. Teniendo en cuenta su peso, se comprende lo señorial de esos vuelos maravillosos. Nada los perturba en lo más recio de la tempestad. Existe un pájaro muy pequeño, cuyo vuelo es de lo más extraño, quizá para llamar la atención a los peces que luego come. Por momentos lo hace en círculos a gran velocidad; otrosí trechos los realiza describiendo eses, cayendo ora sobré; un ala, ora sobre otra. Después, como poseído de uní vértigo, vuela rozando el agua, y, ayudado por sus patitas en los escalones que suelen formarse en las olas, se le ve ascender como quien sube una escalera a gran velocidad. Es infatigable. Pasa el día entero en ese

movimiento y jamás lo he visto posarse. Su tamaño es pequeño como el de nuestros horneros. No imagino como; puede venir de tan lejos ese tipo de pájaro, a quien yo denomino «barrilito»; o será que, por ser tan minúsculo en aquella inmensidad, se posa sobre el agua sin que me sea posible advertirlo; su verdadero nombre es el de golondrina de mar.

El *Lehg II* navega en un infierno que ruge. El océano; pese a ese rugir, está majestuoso. Las olas se elevan como murallas y se abalanzan después a gran velocidad. Superan los quince metros. Cuando me encuentro en el fondo de una de ellas, trabajo me cuesta creer que el

barco pueda remontarse y no sea arrastrado a los tres mil metros de profundidad. Flotan algunas algas. La declinación es de casi 35° al oeste. La posición, lograda a duras penas, da como resultado 37° sur, 78° 20' este. Es decir, que aún me faltan más de mil ochocientas millas para estar cercano a un continente, el de Australia.

Ya paso los cuarenta días de navegación desde la partida de Capetown. El frío es intenso. Mi ropa está imposible. Durante todo el tiempo trato por diferentes medios de hallar la forma de que el barco pueda mantenerse solo en su ruta, pero únicamente me es dado lograrlo luego de la medianoche.

Si el viento es muy fuerte, arrío la vela de capa, que actúa como mayor. Entonces, el *Lehg II* marcha varias horas en popa cerrada, y si llega a orzar un poco no influye esto en su recorrido total de veinticuatro horas. En cambio, permite reponerme, al tiempo que puedo dedicarme a desagotar el agua que siempre penetra por alguna rendija. Mi comida va de acuerdo a mis provisiones. El arroz es mezclado unas veces con almejas y otras con arvejas. La falta de calorías se hace sentir al promediar la tarde, por las continuas olas que rompen sobre mí y que me obligan a tomar ron o aguardiente, líquidos que bebo como si fueran

simplemente agua.

MI PALOMA AMIGA

Aparece una nueva clase de delfines, de pecho y cola blancos y marrón claro el lomo. Se dejan ver gran cantidad de petreles, pájaros muy voladores y que suelen anunciar las tormentas. Mis singladuras son de noventa y tres a ciento tres millas por día. La temperatura baja a doce grados en el interior de la camareta. Muchos días me entretengo en tirar por la borda trozos de

galleta, que las aves se apresuran a ingerir. Una de las llamadas palomas del Cabo no me abandona durante casi todo el Índico. Cotidianamente la veo aparecer, para luego volar en torno al barco y desaparecer durante el resto del día. Me resulta familiar. Se anticipa a la marcha del barco y se posa, a la espera de mi paso, como reclamando los pedazos de galleta. Cuando llegan los albatros, la ahuyentan y ya no torna a aparecer hasta el otro día. Viene matemáticamente en busca de su comida. Es una gran amiga, que espero con ansiedad, con la misma que ella experimentará estando lejos de mí. Los albatros la espantan, pero también entre

ellos se producen sus discusiones, y al final queda dueño de la situación el más grande, el más fuerte.

El 1 de noviembre me decido a reparar la vela mayor y reforzarla colocándole enormes parches. Al realizar el referido trabajo pienso en la gracia que les causaría a los amigos Russo, que la confeccionaron. Para desplegar la vela en el interior tengo que amarrarla con cabos, que los afirmo en cuanto punto de apoyo encuentro en la camareta, y, cada treinta centímetros de costura, nuevamente a deshacer las amarras para lograr otro pequeño plano que me permita continuar con mi trabajo de costura. No puedo olvidar que en las

primeras treinta puntadas, al ayudar con el rempujo a la aguja, ésta zafó, clavándose en mis manos. En lo sucesivo ya no me ocurrirá más, por haber adquirido, con pinchazos, la experiencia necesaria. Al citado trabajo le doy término en cuatro horas. La vela queda emparchada. De inmediato hago un descubrimiento. ¡Qué extraño! Existe una mosca a bordo. ¿De dónde ha venido? Posiblemente nació en el barco. Como buen dueño de casa, la agasajo ofreciéndole azúcar. La mosca, después de una serie de vuelos, se posa en mi mano. En los días que vendrán y cuando el tiempo lo permita, ella realizará sus pequeños vuelos afuera. A veces se

posa en la lona por el lado que bate el sol; al refrescar, gana la camareta. En realidad, es bastante educada. No es de las impertinentes que, teniendo muchos lugares en donde pararse, se posan en la nariz. Mi mosca es de otra categoría. Por eso la cuido. Además, es mi compañera de viaje, es una amiga cordial por quien velo, porque su compañía me significa un entretenimiento. Pero la pobre también será víctima de las circunstancias, del ambiente. En un temporal de los tantos desaparece para siempre.

El barómetro se mantuvo en 775°, pero desde ese día 1 de noviembre sobreviene una calma. Mi posición es

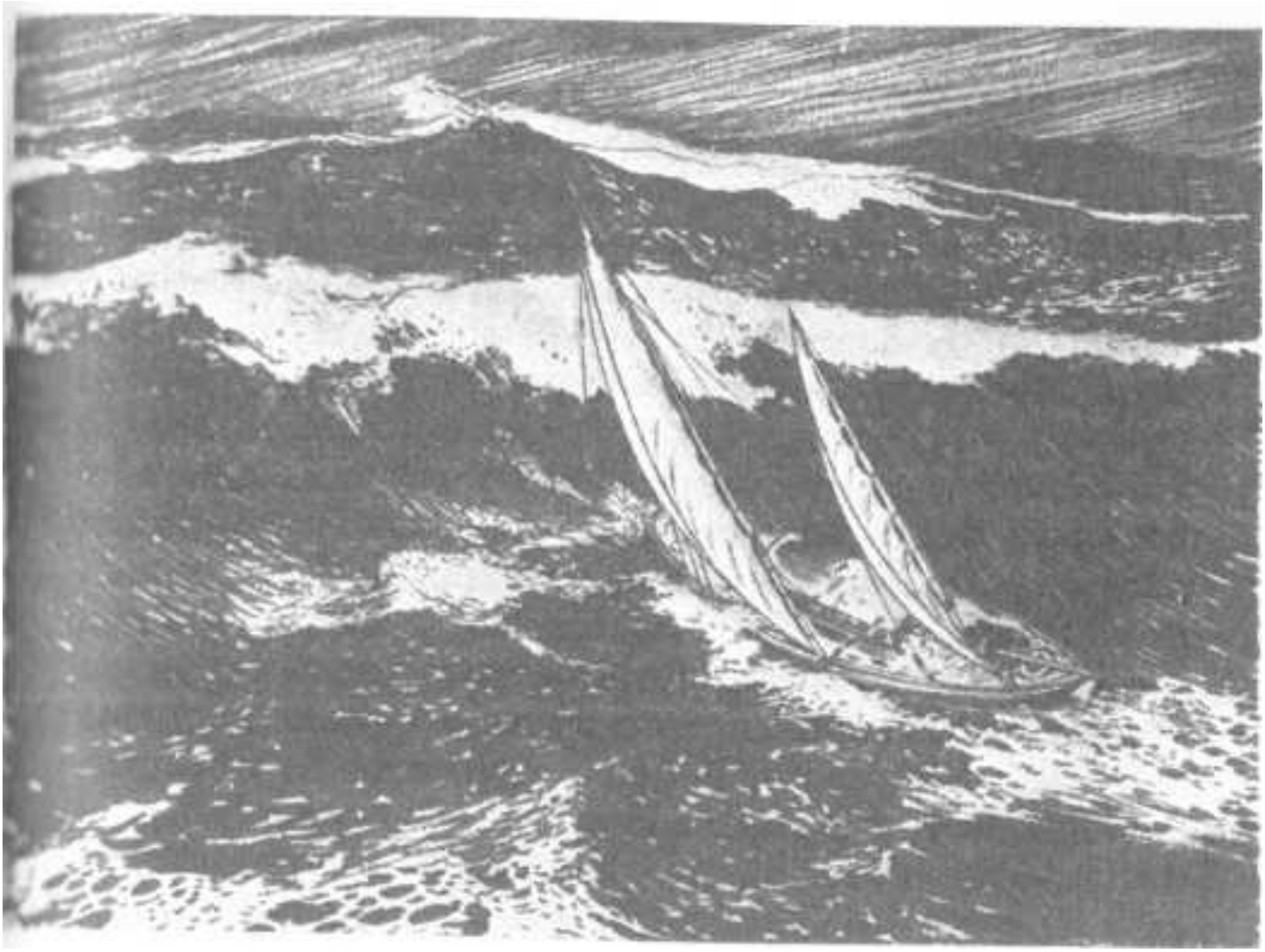
36° 27' sur y 93° 25' este. Llevo cubiertas tres mil ochocientas millas. La calma durará hasta el día 3. El barómetro baja a 768°. La temperatura en la camareta llega a los 11º. Me alarma sobremanera la distancia que aún me falta recorrer, con el agravante de que encontraré ciclones de más intensidad a medida que avanza la estación. Como forzosamente tendré que bajar por el sur de Australia para dejar al norte Tasmania, ello quiere decir que debo navegar abajo de la latitud 44°. El barómetro continúa su descenso. Ahora está en 765°, pero no trae consigo otra cosa que fuertes chubascos producidos por el viento, que sopla del norte al

nordeste. Llegan nieblas densas, que se disipan al promediar la mañana. Al acumularse por el lado del este, dan la sensación de que se avistara el sur del continente australiano. Como estoy seguro de lo exacto de mi navegación, comprendo que lo que aparentemente parece existir a unas doscientas millas escasas está más lejos. En realidad, me encuentro a setecientas ochenta millas al oeste una cuarta al sur del cabo Leuwin. De pronto y ya de noche me sorprende una ballena que nada cruzando la proa. Por suerte, comienza a desplazarse hacia estribor. A poco la tengo navegando a mi zaga. Se ha acercado por curiosidad. Como constituye un peligro, voy en

busca de una linterna eléctrica y le proyecto guiños de luz, lo que determina su alejamiento.

El 6 de noviembre no me encuentro bien de salud. Tengo algo de fiebre, pero el malestar es pasajero. A la noche, un golpe brutal de una ola que rompe en proa da la sensación de que el *Lehg II* ha tocado fondo. El viento, que venía variando, comienza a soplar con insistencia del norte, lo que me hace navegar por unos días a gran velocidad con todo mi velamen. El 9 de noviembre aprovecho una calma para trasegar los cincuenta litros de agua del barril al tanque que está vacío. El color del agua es casi marrón; ¡y pensar que es la única

que me queda!… Ya van cincuenta y seis días de navegación y por primera vez me afeito, no por necesidad, sino para realizar una tarea diferente, aunque sea en contra de mi conveniencia, pues la barba me defiende del frío. Es que se me ocurre que el tiempo va a mejorar, ocurrencia que no tiene asidero, sino que es la expresión de un deseo.



El *Lehg II* se enfrenta con valentía al viento y las olas.

Existe una zona de niebla, aunque no aquí precisamente, según lo atestigua el *Pilot Chart*, pero la verdad es que

desde hace tres días me envuelve la niebla, lo que actúa como una especie de freno a las tormentas. Cambia la situación, al extremo de obligarme a exclamar: «¡Se puede vivir!». Al entretenerme en la lectura de libros de otros navegantes, me admiro de la cantidad de averías que han sufrido, debido, quizás, a la lentitud en sus singladuras. Quizá la misma forma de coser las velas a máquina, con telas inapropiadas, les haya significado un inconveniente. Acaso errores al establecerlas. Yo he tenido la precaución de dar un margen grande de elasticidad no repicando. Es así como los diferentes cambios de temperatura

no actúan tan decisivamente en el velamen. Por otra parte, llevo un aparejo que equilibra perfectamente el barco, no dando trabajo alguno al timón, y estoy convencido, hoy más que nunca, de que dos mástiles es lo ideal en la arboladura para alta mar, si se tiene en cuenta que no he cambiado hasta ahora mi velamen desde la partida de Buenos Aires, y más admirará el saber que este mismo velamen será con el que llegaré de regreso a mi patria. Tan sólo la vela de capa, que, de acuerdo a la intensidad del viento, arrío o sustituyo por la mayor bermuda, es la única variante en el velamen.

Hacía mucho que tenía olvidado el

gusto de la leche esterilizada. El 10 de noviembre, revisando la sentina, encuentro una botella. Me significa un gran placer.

El barómetro, que oscilaba en los 770°, comienza a descender desde el mediodía. Al transcurrir las horas, lo que yo suponía uno de los descensos normales se torna en grave preocupación. A la llegada de la noche está en 760°. El viento ha rondado al norte y aumenta en intensidad. El barómetro continúa su baja, y transcurre una noche más llena de preocupaciones. Por el ojo de buey se cuela la claridad del nuevo día. Despacio, como con desgano, voy metiendo ropa sobre esta

pobre materia mía que no sé cómo con tanto golpe y sufrir hasta hambre todavía se mantiene en pie. Una bolsa y pedazos de papel de diario van formando el relleno. La carne, al contacto con otra cosa fría que no es el agua del mar, ya entibiada contra el cuerpo, se estremece. Afuera llama la tempestad. ¿Qué importa lo que sienta la carne? Los dedos, ya maestros, no tendrán sensibilidad mayor, pero se prenden como garfios. Parecen garras. Desatan el nudo para realizar el mismo trabajo en la otra banda. Un palo, un pedazo de lona, una ilusión contra la tormenta. Por lo menos, el viento no va a tirar de lleno a la cara.

La mar de fondo está inofensiva

aparentemente. Todo el cielo se presenta cubierto de gris plomo. Por el oeste, nubes negras y bajas esperan el momento de acometer. Una racha arruga el lomo del mar. Los minutos pasan demasiado pronto ahora. Más tarde, cuando apriete el vendaval, se harán lentos. Arriba, un poco de algodón sucio corre a gran velocidad hacia el este. Le siguen otros como cachorros a la madre. El mar ya quiebra sus espaldas de olas, lomos que se tornan agudos, erizados. Se rompen en blanca espuma. Las olas que vienen se encuentran con las del vendaval que pasó. Al chocar los dos colosos, se produce un gran manchón espumoso. A resultas del encontronazo

queda como un breve remanso color verde esmeralda. El viento brama por entre el aparejo.

Escapo a ver el barómetro. Está en 755° y continúa bajando. Voy a salir a luchar con lo que considero decisivo, pues el barómetro nunca ha bajado a ese extremo, y conozco que lo que viene es un ciclón infernal, en cuyo centro va penetrando el *Lehg* en ese instante y al mirar mi camareta pensando en lo que podría acontecer, emito un ruego callado a Santa Teresita. Me incorporo. Una nueva mirada a todo lo que me rodea, a esos amigos mudos, a esos compañeros que son mis cosas, mi mundo. A mitad de camino rumbo a la timonera toco con

los nudillos el barómetro. Ha bajado a 752°. Afuera, el cuadro es realmente impresionante. Las nubes parecen humo negro y abarcan el ambiente en forma dramática. Una enorme ola sacude el barco violentamente y advierto, por el ruido, que hace estragos en el interior. Al zafar de esa ola atisbo la camareta. El botiquín, pese a estar amarrado, había sido despedido hacia la otra banda. Se mezclan frascos rotos con las colchonetas y trozos de cabos, en el más espantoso desorden. Primero había sido la vida; luego, al constatar que todavía el corazón late, uno se lamenta de cosas secundarias y se apena de esos frascos rotos, de todo lo que en el primer

instante no contaba. Me normalizo dentro de mí mismo.

Fue un milagro. El tiempo sigue malísimo, pero el primer choque ha pasado. El instante definitivo, ése sin término medio en el cual se vive o se muere, ha dejado ese saldo. No me quejo. Puedo seguir luchando, y a medianoche arrío la vela de capa. Bajo a mi camareta para procurarme un bien merecido descanso. Una batalla más tengo ganada.

Después de ese día memorable, el barómetro comienza a elevarse y mis singladuras van siendo de ciento trece millas, hasta ir mermando paulatinamente a medida que transcurre

el tiempo. El 13 de noviembre estoy a sólo ciento treinta millas de la costa sudoeste de Australia. Casi la misma distancia que separa a Buenos Aires de Montevideo. Pero sólo en un caso extremo, verdaderamente extremo, desviaría mi ruta en procura de puerto. Tengo decidido, desde que abandoné Capetown, llegar en una sola etapa a Nueva Zelanda. Sobrevienen días de calma, con sólo ligeras brisas que a poco de iniciarse mueren. Prácticamente he cruzado el océano Indico. Lo que nadie hizo solo.

COMIENZA A MORIR TODO EN TORNO

Cada día de estos últimos voy consignando la distancia recorrida y la que me falta aún para llegar. Es una forma de entretenerme. Hoy, por ejemplo, ha sido tan sólo de cuarenta millas el recorrido. Primer día de una serie que continuará en la misma forma. Es evidente que he penetrado en una zona de calmas, sin serme posible

imaginar cuánto tiempo habré de permanecer en ella. Si fuera en los lejanos días de la navegación a vela, debería consignar como flojo este tramontana. En la evocación de lo leído aparecen expresiones algo olvidadas: «Levante: agua por delante». Esta otra: «Viento a Berbería, levante al otro día». El viento del sudoeste era entonces llamado lebeche; maestral, al del noroeste; al del este se le decía griego, pues venía del lado de Grecia. En nuestra parte de América también tenemos nuestros dichos: «El norte duro, pampero seguro». Y este otro: «Si el norte se te ha perdido, por el sur anda escondido». En esas treguas, en las que

la mente descansa, logra con los citados recuerdos una manera de llenar el tiempo. Es algo infantil, pero necesario.

El *Lehg II* no avanza. El agua comienza a preocuparme. Va escaseando.

El 15 de noviembre, mi posición es de 37° 07' sur y 113° 15' este. Al hacer

los cálculos astronómicos me doy cuenta de que aquel día es domingo, pero ¿cuándo tendrá, en realidad, valor, como humano que soy, el encontrarme en un domingo? El camino es largo aún; faltan más de dos mil ochocientas millas para finalizar la dura etapa. Al día siguiente, mi posición es de 37° sur y 114° este. El *Lehg II* no avanza. A la caída de la tarde cruzo el meridiano del cabo Leuwin. Por el aspecto de las nubes que se acumulan en el norte, confirmo mi situación, pues no debo incurrir en un error, ya que, siendo una zona invadida a menudo por las nieblas, un yerro en latitud podría depararme contingencias desagradables. Si esta misma calma me sorprendiera

próximo a tierra, sería de resultados funestos. No poseo motor alguno; la única propulsión del barco es el velamen. Esa noche, un cachalote de más de quince metros quiere atacar al *Lehg II*. En dos oportunidades lo intenta. Establezco la vela mayor, que no utilizo desde hace veintisiete días y que ya tengo reparada. Contemplo con no disimulado orgullo mi trabajo. Otra cosa infantil, pero hondamente humana. No sólo es timonear y saber astronomía náutica. El marino es múltiple: es cocinero, enfermero, médico de sí mismo; tanto cose una vela como recose las medias por las que los dedos asoman desvergonzadamente; sabe de todo. Al

pantalón le he puesto un parche que he sacado de un trozo de gallardete.

El agua comienza a preocuparme. Es de color oscuro, barroso. Me duelen las encías. Llegan los primeros síntomas del beriberi. Me consta que el mal que tanto raleó las tripulaciones de antiguos tiempos empieza a manifestarse con ulceración de las encías y también de la piel, vacilación de los dientes, reblandecimiento de las cicatrices, etc. Sus causas más generales son el frío prolongado, la humedad, la mala o insuficiente alimentación, pero más que nada la ausencia de vegetales frescos. A los sesenta días de navegación suele advertirse su llegada, y llevo en esos

momentos sesenta y cinco en el mar. De no haber sido la precaución de tomar vitaminas C durante todo el viaje, es muy posible que jamás hubiese llegado a puerto alguno. Pese a mi previsión, se producen los primeros síntomas.

El 18 me encuentro a ciento treinta millas al sur de Albany, puerto y ciudad que se encuentra al sudoeste de Australia. Son sesenta y cinco días sin ver tierra, ni barcos, ni hablar con persona alguna. Sin embargo, contra todo lo que se pudiera suponer, no recalaría allí por nada del mundo. No veo el instante de dejar a popa Tasmania, de la que me separan aún mil cuatrocientas cuarenta millas, pero debo

conformarme y comprender la gran verdad del proverbio chino que dice: «La ruta de mil millas comienza siempre con un paso». Los días son hermosos. Los aprovecho para tomar baños de sol; aunque la temperatura es de catorce grados en la camareta, afuera el sol es tibio y lo aprovecho en dos sentidos: en los baños y para secar la ropa. Pero ésta se encuentra tan impregnada de sal, que quitada del sol ya se la siente nuevamente húmeda. Precisamente cuando más seca la necesito.

Se hace sentir la falta de vida alrededor: no llegan pájaros. No soy de la opinión de Fontechia y otros autores de que la citada ausencia es debida a

mal tiempo próximo. Creo que la causa es la falta de viento, que obliga a las aves a un trabajo mayor para volar. Retiro la corredera, que sólo ha marcado catorce millas en las últimas ocho horas, pues la poca velocidad la lleva hacia el fondo y se convierte en una especie de ancla. La brisa es suave, apacible, blanda: brisa que prolonga desesperadamente el viaje y que en los maravillosos tiempos de Bougainville, cuando realizó su viaje alrededor del mundo navegando en precarias condiciones por las Nuevas Hébridas, le hizo decir: «La ración es igual para oficiales y marineros. Pero es tan mala la carne, que preferimos las ratas que

podemos atrapar». Sin embargo, argüía: «Los marineros no pedían doble paga, y, mal comidos, por las noches no dejaban de bailar». Heroica época. Un día como el de hoy, sería para ordenar: «Establecer juanetes o todas las velas». Tiempos aquéllos en que estaban en boga los refranes: «Viento en popa y mar en bonanza, navegaba Sancho Panza». Épocas de los vigías en las galeras sobre el atalaya. «Más vale palmo de vela que remo de galera», por lo que les significaba la enorme propulsión del viento sobre las velas en comparación al esfuerzo de todos los remeros. «Refuerzo de los brioles; parches en las velas en las partes

desgastadas por el roce del aparejo». Otro dicho: «Cada palo aguanta su vela», refrán en el que daban a entender que cada uno de ellos podía trabajar con su trapo sin recargar a los otros. Quizás influido por toda esa atmósfera de marinería, establezco por primera vez la vela bailón, que tiene unos sesenta metros cuadrados de paño. Es de una tela muy delgada y liviana que al menor soplo se llena. Pero ¡cómo será de blando el viento, que la bailón cae fláccida a proa!

UN AVEMARÍA QUE HAGA DE REMANSO

Me encuentro muy próximo al meridiano que significa los antípodas de mi lejana patria; vale decir que aún falta la otra mitad del mundo. No puedo con certeza asegurar si las presentes líneas serán leídas o no en el futuro. Luego, mañana, quizá dentro de un instante, puede sobrevenir la quietud definitiva mía y de mi valiente barco. Pero, de pretender

grabar por escrito el presente momento, no encuentro en realidad su medida. Es paz, es la ancianidad de una incongruente plenitud. Los cúmulos de nubes espectrales como el mármol están adheridos a la bóveda celeste desde ayer, desde anteayer; hace varios días que no se mueven. Es menester que los nervios estén o bien muy normales o adormecidos para mantenerse sin sufrir un grave trastorno mental.

La enorme quietud implica diez días de absoluta calma, donde el oído no percibe sonido alguno, ni un tenue eco. Parecería que soy etéreo. Recuerdo la ciudad de Brujas, en Bélgica; la ciudad muerta, que yo denominaría la de los

colores muertos. Por allí transitaba una tarde en que fui sorprendido ante el rumor de las pisadas de un conserje. El ruido me sobresaltó en aquel profundo silencio, pero allí, aunque aquietado, se veía al ser humano. En cambio, aquí, lentamente se van escondiendo en lo recóndito de mi ser los recuerdos del mundo. Cuesta trabajo aceptar que exista. Un delicioso atontamiento embarga los sentidos, que han sufrido los rudos golpes de innumerables interpretaciones, como el instrumento musical vibró con una sinfonía de Beethoven, o con la *Danza macabra* de Saint-Saéns, o la complicada música de Wagner, para luego terminar en la

serena plegaria de un avemaria que haga de remanso, que encauce a esas sensaciones y las guíe dulcemente. Las cuerdas de mi instrumento están adormecidas y se pliegan a la paz de este día en que me encuentro próximo a los 120° de longitud este, antípodas de mi hogar. Miro en torno, y las cosas amigas, las cosas que me son familiares, parece que están muertas. Llego a creer que el *Lehg II* se ha muerto, que el mundo ha muerto y que también yo estoy muerto… Debo hacer enormes esfuerzos, recurrir a melodías suaves para no truncar y romper mi equilibrio mental.

Como primera manifestación de vida

vuelve el pájaro que hacía días no veía. Me saluda con un par de vueltas en tomo al barco y desaparece hasta la jornada siguiente. Tiene todas las características de una paloma, pero en sus negras alas se destacan una serie de pintas blancas que forman hermosos dibujos. Llegan después ballenas.

En el espejo del mar y con el sol casi a plomo se carga la atmósfera de un vaho caliente. Las nubes lechosas se funden con el agua y casi no se define el horizonte. El respirar de las ballenas a lo lejos da la impresión de que bombardean un punto y, al caer el proyectil en el agua, la elevan hasta convertirla en humo. La variedad de

comida es bien poca. La came, el *corned-beef*, no lo puedo utilizar íntegramente, porque una lata es mucha cantidad, y el sobrante, a los dos días, está descompuesto. Además, no me Conviene ingerir mucho de esa carne, porque produce sed, y mi agua es sumamente escasa.

El termómetro continúa alto: llega a veintidós grados ahora. Las papas ya han brotado y aparecido pequeños hijos de los tubérculos. El agua merma en forma alarmante. Pronto no habrá más. De continuar con mis baños de sol, llegaré a ser tan negro como un papúa. Gran cantidad de peces pequeños navegan alrededor. Flotan también

medusas enormes, de un metro de diámetro y con largos filamentos amarillos que arrastran. Es indudable que la marcha que voy logrando hacia el este es producida por la corriente. Las ballenas se aproximan, y sus juegos y carreras me entretienen.

El 22 de noviembre, al anochecer, recién logro cruzar, a los 39° de latitud sur y 120° de longitud este, el meridiano de los antípodas de mi patria. Desde este preciso instante, cada milla que navegue al este me acercará más a ella. He cubierto la mitad del mundo.

La estrella Achenar aparece casi por la proa. Entre los obenques veo la Aldebarán. Y a mi través, un poco

arriba del horizonte, la Aries. Noche de luna con plenitud de estrellas, guías de los espacios. Calma, calma y calma. Arrío la vela bailón, porque el cielo comienza a cubrirse. La suplanto por el tormentín. Ha nacido una esperanza. Francamente, estoy deseando un temporal.

Me encuentro en la zona de los «cuarenta bramadores», pero no aparecen. En la madrugada del 23 de noviembre llega el temporal y, ¡cosa rara!, con viento del este. Después de tantos días de no ver olas, me llaman la atención por su altura. Pero, cosa curiosa: al caer la tarde, el cielo se toma completamente marrón y el viento

amaina. En la carta inglesa de navegación que llevo, dice con respecto al «Willy-Willies»: «Es un fenómeno que se produce raramente en el año, pero, a veces, una de esas pequeñas tempestades visita cierta porción de nuestra costa noroeste. Viene acompañada de abundante lluvia, bajas y densas nubes, unidas a descargas eléctricas. Su teatral apariencia hace presagiar un huracán. Los signos de su proximidad los acusa la baja del barómetro en forma rápida. Pero si el descenso es interrumpido al finalizar el día, el asunto se torna peligroso. Hay que desconfiar». Desgraciadamente, es lo que me está acaeciendo. Me recuerda

la característica zona del río de la Plata cuando está por descargarse un pampero. Sólo hay una cosa cierta: que a este famoso «Willy-Willies» habrá que recibirlo con todos los honores. Por lo pronto, me voy a descansar, porque seguramente no aparecerá hasta el amanecer.

EL VISITANTE HA LLEGADO

A las cuatro de la mañana del día 24 me sorprende la inclinación pronunciada del barco. El visitante está afuera. Salgo presto, porque el barco ha sentido la racha y se encuentra cruzando a la marejada. Sopla con fuerza el viento. Doy camino al *Lehg II* y advierto que el primer golpe ha roto la escota del foque. El barco va con todo el trapo, porque me he decidido a aventurarme un poco

en este juego. Estoy algo curtido por los temporales y ciclones del océano Índico y arriesgo aunque el viento sople arriba de los cien kilómetros por hora, pues estoy resuelto a zafar del problema que significa el sur de Tasmania. Quiero recobrar a toda costa el tiempo perdido. El temporal puedo compararlo, por lo que noto, al pampero, que me es tan familiar. En la noche de ese día dejo que el barco prosiga solo su ruta con todo el paño. El viento es del sur. Con las primeras luces y con el viento, que por momentos sopla en rachas de más de cien kilómetros de velocidad, voy a trabajar al extremo del botalón para reemplazar el cabo que cobra al suncho

del foque, con encerado puesto y dos navajas especiales marineras sostenidas por un chicote o rabiza en forma tal, que al menor movimiento caen en la mano. Debiera pensar en las dificultades que debo vencer para afrontar este trabajo, considerado imposible de efectuar, porque a cada momento estoy dentro del mar; pero la necesidad es más exigente que las deducciones. Hay que comprender que sólo una drapeada del tormentín hace saltar en pedazos el guardacabo; otra sacudida rompe un cabo nuevo de pulgada de mena. Tengo que cuidarme de dos enemigos: por un lado, el mar; por el otro, las sacudidas peligrosas que da el tormentín y que

tengo cazado solamente por un cabo. Si llegara a romperse, difícilmente lo podría dominar en la posición en que estoy trabajando y me produciría heridas gravísimas.

Me tomo un descanso. De lo alto de una ola he podido ver, a estribor, que está retozando un cachorro de ballena vigilado por la madre. Por fin consigo dar término al trabajo, y al poner, en una escapada que hago a la camareta, nuevos diarios entre la carne y la ropa mojada, compruebo que tengo el cuerpo cruzado por manchas rojas. Mis manos se encuentran ensangrentadas. Pero el trabajo está realizado.

El viento ronda del sur al oeste. El

cielo continúa cubierto y en horas del amanecer es cuando calma. El barómetro se mantiene ahora alto, en 775°; la temperatura es de catorce grados. Grandes puntos y manchas luminosas aparecen en la noche, que van en aumento a medida que adelanto mi marcha hacia el este. Al cruzar por primera vez una de estas zonas luminosas siento una gran impresión. Parecía estar navegando por encima de un caldero incandescente. Las citadas manchas alcanzan más de trescientos metros de extensión. Son producidas por una cantidad enorme de seres microscópicos llamados globigerinas. Hay otros, a manera de cilindros, de

unos setenta centímetros de largo. El espectáculo resulta interesante y me da la sensación de estar aproximándome a algún puerto, porque hay luces que se prenden y se apagan como los faros. Surge el recuerdo del golfo de Nápoles.

El 28 de noviembre me encuentro en los 40° 43' sur y 129° 30' este. Escasamente cuatrocientas millas me separan de la isla de Kangaroo, parte sur de lo que forma la gran bahía de entrada a Adelaida. Llevo setenta y cinco días de mar. Mi rumbo es hacia el extremo sur de Tasmania, que se encuentra a ochocientas millas. Mi paloma amiga sigue visitándome.

A bordo del *Lehg II*, acompañado por «Lisandro», talla realizada en madera y su mascota durante el viaje.

La dirección de grandes bandadas de pájaros que se dirigen hacia el sur me indican dos cosas: la parte de tierra de donde provienen y el lugar del cuadrante de donde va a soplar el viento. Mi marcha, por ese entonces, comienza nuevamente a ser lenta. Hasta ahora, el régimen de calmas no ha estado estrictamente de acuerdo con el acusado por el *Pilot Chart*. La zona en que estoy navegando la señala con once a catorce temporales por mes y también consigna el recorrido de los ciclones que asuelan

este lugar del mundo. Aquellos diez días de calma que soporté sobrepasan los apuntados en la citada carta, que expresa solamente cuatro, por mes. Se suceden una serie de calmas que, aunque relativas, contradicen al *Pilot Chart*. Relativas, digo, porque mis singladuras tienen, como mínimo, cincuenta millas en las veinticuatro horas y, de máximo, ochenta. Así, el 30 de noviembre me encuentro a sólo seiscientas millas al este de Melbourne.

Comienzo a utilizar agua de mar para las comidas, a fin de ahorrar la poca dulce que me queda. El viento, que sopla del sur, hasta ahora me ha resultado agradable y beneficioso,

porque permite navegar a más de siete millas por hora y brinda el descanso que supone el abandonar por largos ratos el timón. Pero no se logra establecer, no es firme. Casi carezco de ropa para el frío y menos para el agua; unas están hechas jirones; las otras, llenas de parches. Pero hay que seguir con lo que se tenga. Comestibles poseo en cantidad suficiente.

Me invade una ansiedad: avistar la tierra de Tasmania. Al mediodía trato de tomar un meridiana, ya que es el único momento en que el sol puede ser visto con posibilidades para una buena observación. La maniobra me hace perder el lápiz con el que estoy

anotando una serie de alturas. Una ola pone punto final al trabajo y me obliga a correr al interior de la camareta, en procura de algo que permita secar el sextante, el cronómetro y hasta el cuaderno.

Llegan días de nieblas y vientos fuertes. El mar produce olas bien diferentes a las que me han acompañado hasta ahora, pues la profundidad es mucho menor. Gradualmente, de los cinco mil y más metros en que estuve navegando, fue reduciéndose a mil ochocientos. Es evidente que me voy aproximando a esa dichosa Tasmania que la niebla no deja ver, pese a que me encuentro, el día 8, en 43° 54' sur y 145°

este, lo que equivale a decir que estoy a unas cincuenta millas de la costa en donde están los picos del Picton, el South Cape, el Adamson y otros, cuyas alturas oscilan en los mil doscientos metros. A no ser por la escasa visibilidad, tendría que avistar esa costa, que me alegraría mucho descubrir y confirmaría la exactitud de mi navegación, que lleva ochenta y cinco días sin ver costa, al igual que serviría de referencia para controlar la marcha de mi cronómetro. Al haberse despejado la atmósfera la noche del 9, contemplo por vez primera y del lado del sur una aurora boreal. Los rayos solares se filtran por entre las nieblas de la noche

y, cual reflectores que escudriñaran en procura de un enemigo, se desplazan en abanico. Si no tuviera la certeza de que allá existen las nieves eternas y las tierras de nadie, creería que se trata del reflejo de una ciudad.

Al amanecer aparece el sol. Establezco mi vela mayor, que había arriado durante la noche. A eso de las seis de la mañana, por el noroeste, se interrumpe la monotonía de muchos días con la aparición, primero, de un humo, y más tarde puedo comprobar la presencia de un barco que marcha en mi mismo rumbo a toda máquina. Ya no estoy tan solo. Dos horas más tarde y, al dar vuelta la cara hacia popa y entre la

cerrazón de la mañana, no disipada totalmente, surge un barco con rumbo sur. Por proa de éste emerge la torre de un submarino. Pronto desaparece.

He comprobado que una corriente fuerte me desvió hacia el norte de mi ruta. Me encuentro a tan sólo veintidós millas al oeste del South West Cape, pero, desgraciadamente, la mañana y todo el resto de ese día son invadidos por una niebla espesa que trae consigo nuevas calmas que impiden el avance. La noche transcurre en continuo sobresalto por mi parte, ante el temor de embestir las rocas de esa costa cercana. Espero con ansiedad imaginable la luz del nuevo día. Mi alegría no tiene

límites cuando, al amanecer, distingo por entre las brumas hacia el este, en la línea del horizonte, Tasmania, descubierta en 1642 por Abel Tasman y llamada entonces «Tierra de Van Diemen». El viento es del sudoeste y sopla en aumento, lo que me permite hacer una observación y comprobar que mi cronómetro sólo tiene un minuto y medio de adelanto. Poco a poco van apareciendo los islotes de Newstone. El South West Cape vaquedando a popa. Gran cantidad de aves me visitan gracias a la proximidad de la tierra. Del punto desde el que, estoy observando parece desierta. La isla de Maatsuyker da la impresión de estar unida a tierra

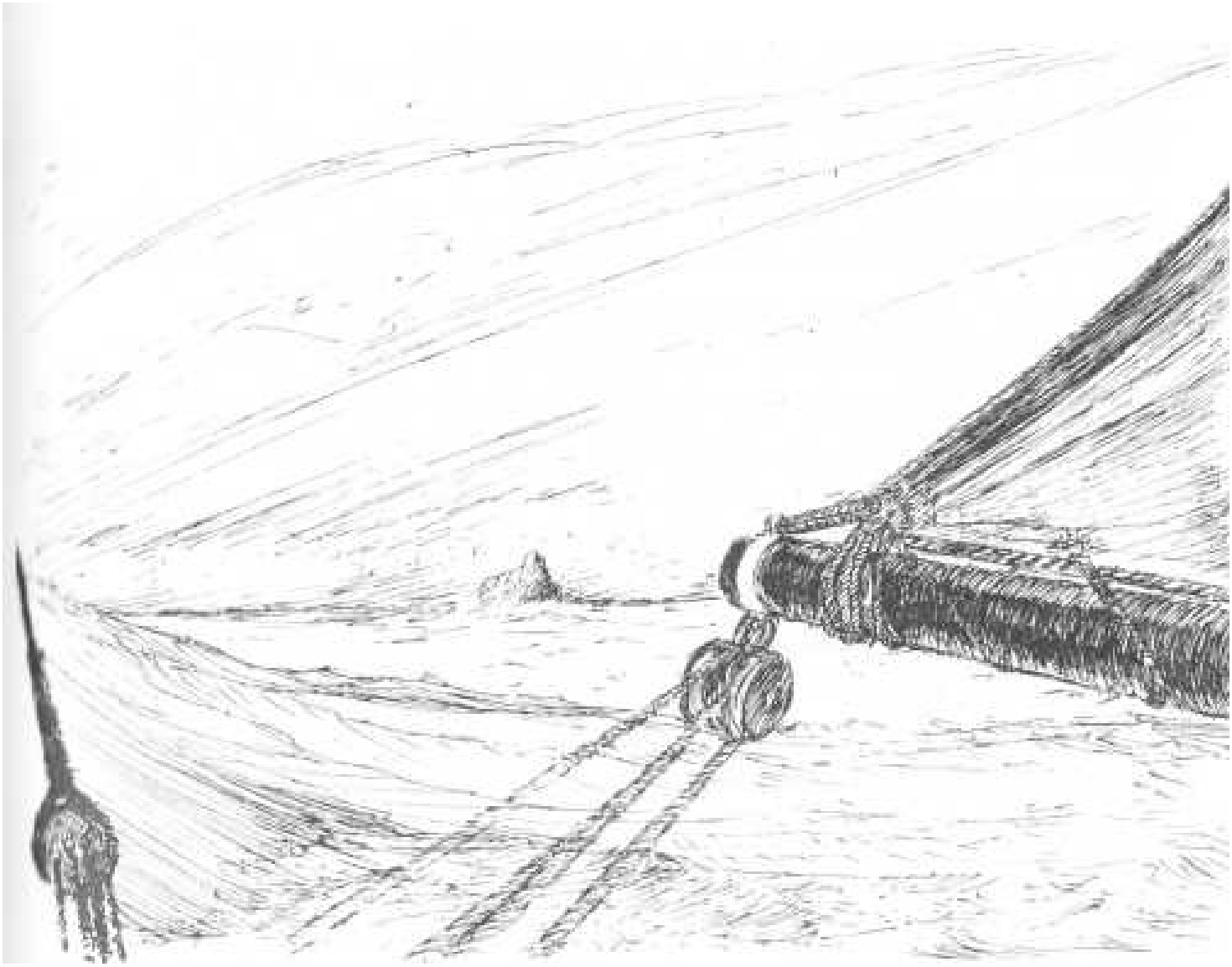
porque la isla De Witt se interpone. Dicha isla despide unos bajos peligrosos hacia el oeste. El fondo se nota de rompiente aunque me encuentre navegando en casi doscientos metros de profundidad. Tengo a proa a Piedra Blanca, que el mar cubre de espuma dándole el nombre, y Eddystone, rocas que están separadas del continente unas veinte millas al sur. La Eddystone es rarísima; es una piedra cilíndrica que emerge del agua.

Como no quiero alejarme de tierra, por cuanto una vez que deje a popa Tasmania me encontraré con una corriente que, siguiendo la parte este del continente australiano, se dirige hacia el

sur y me podría derivar demasiado, procuro que las citadas piedras tengan que aparecer infaliblemente por la proa del *Lehg II*. Quiere decir que, si una niebla lo invadiera todo, podré divisarla a un mínimo de distancia, facilitándome maniobrar, lo que resultaría difícil si tomara otro rumbo. Por eso, de tanto en tanto, con el largavista, trato de descubrirlas. Es recién las dos de la tarde cuando algo que al principio parece el velamen de un barco me indica su cercanía. Las olas se hacen más peligrosas a medida que voy teniendo las rocas a la vista. Es agradable notar el tinte verde esmeralda del mar luego de haberse uno acostumbrado al azul de

las grandes profundidades. A las cuatro de la tarde quedan a mi través por el norte las ya mencionadas rocas. La niebla lentamente se traga la tierra. Luego de comprobar la exactitud de mi recalada, a la alegría del primer momento le sucede un decaimiento total. La enorme tensión nerviosa, el intenso trabajo de esa dura batalla, me produce tal estado. De ahí se explica que no tenga voluntad alguna de trasponer las sesenta millas que me separan del puerto y ciudad de Tasmania que se llama Hobart. Me encuentro frente a una ciudad y no me allego. Pero… es tentador: un empujoncito más…, mil doscientas millas, y será el fin de esa

etapa. Quedaré liberado de la espantosa zona de ciclones.



Piedra Blanca, al sur de Tasmania, región desolada y triste.

El 11 de diciembre por la mañana veo salir de entre la bruma el perfil de la punta Tasman, que divide D'Entrecasteaux canal y bahía de las Tormentas. A mediodía aparece a lo lejos, por el norte, el cabo Pillar, centinela avanzado de esa isla. El frío es enorme, se hace sentir. El viento continúa del sudoeste. He dormitado un momento en mi popa timonera y, al despertarme, me encuentro con que dos cachalotes de más de diez metros están nadando a la par del *Lehg II*. Al moverme, desaparecen. De noche, al arriar, sufro un desgarramiento en el muslo de la pierna izquierda.

El tiempo ahora es malo. La

tempestad ya no concede un minuto de reposo. Cuesta trabajo preparar algo de comer, y aprovecho los momentos libres para descansar. Se ha vuelto a romper el puño del tormentín y debo repararlo nuevamente haciendo de mascarón de proa. No hay palabras que puedan describir lo macabro del escenario. Son insólitos los colores de las nubes, y los chubascos se suceden implacables, con agua y granizo. El día 13, por la mañana, se produce una pequeña transición en la tempestad. El barómetro ha bajado a 763° y me inquieta el juego de los delfines, que, navegando en círculo y a gran velocidad, no hacen caso de mi presencia. Me encuentro encerrado en

una atmósfera que envuelve el mar y el cielo desde un color violeta claro hasta el negro profundo. Se viene un ciclón. No tengo ni voluntad, ni fuerzas quizá, para arriar la mayor. Dejo al *Lehg II* con todo el trapo. El barómetro baja a 760°, y la primera sacudida del vendaval hace conmover al barco en forma tal, que parece que el palo se habrá de venir abajo. Vigilo con ansiedad, temiendo que se produzca algún estrago en mi velamen. El viento sobrepasa los ciento treinta kilómetros de velocidad. En el andar de las olas muere también la esperanza de que amaine. Y en adelante estaré zarandeado de continuo por la tempestad. Una

enorme ola que sobrepasa los dieciocho metros de altura, común en la zona durante los ciclones, rompe sobre el barco y me sumerge, inundando la timonera. Aparezco lentamente entre un colchón de espuma. El agua corre por los imbornales. Siento una debilidad extrema. Apenas puedo quedarme en pie y, sin embargo, a la fuerza tengo que achicar agua. Me molesta el desgarramiento muscular.

Al entrar la noche pienso mantenerme despierto, pero resulta imposible. Poco a poco aparecen por proa, como en visión fantasmagórica, edificios derruidos. Hay momentos en que creo que ando debajo de un

andamio. El viento, con su zumbido, traspasa el grueso gorro que llevo puesto. Son tantos días ya, que aturden, ¡enervan! El sueño es irresistible. La dirección del barco ya no es ruta fija; la misma luz del compás me resulta estrafalaria; tan es así, que salto de un rumbo a otro sin querer. Por momentos reacciono, pero es tan fugaz la reacción, que, cuando creo encontrarme debajo de un puente metálico, me decido a arriar la vela mayor. Dolorido, ensangrentado, efectúo la maniobra, que resulta pesada. El zarandeo me lleva de una a otra banda del barco como si fuera un muñeco. Cada golpe de éstos me produce otra herida o un magullón más.

Es tan difícil de domar este paño, poder tenerlo trincado en cubierta, que sólo yo sé lo que he sufrido y también de la satisfacción que siento cuando consigo volver a la camareta para dejarme caer en un rincón cualquiera. El barco navega sin luz. Sólo la mortecina del compás es la que aporta una tenue idea de que existe vida dentro de estas pobres maderas sacudidas de continuo por las gigantescas olas.

YA NO SE PUEDE MASTICAR GALLETA

Las noches son cortas, tan sólo de cinco a seis horas de oscuridad. Siento un dolor intenso en la boca. A aquella insinuación del beriberi combatido por las vitaminas se ha sucedido un malestar en las encías, lo que me produce un dolor intensísimo cada vez que pretendo masticar la dura galleta. El 16 de diciembre, mi situación es 46° 39' sur y

160° este. Me encuentro escasamente a doscientas sesenta millas del cabo Providence, pero como mi intención es recalar en Wellington, deberé recorrer todavía cerca de ochocientas millas. Mi encerado ha sido repasado en sus costuras tantas veces, que ya poca utilidad me presta.

Un ciclón de la zona polar se viene hacia mí. Su centro, masa compacta de nubes, se confunde con las aguas del océano. Enormes mangas, como rayos gigantescos de una rueda, se abren en semicírculo hacia el nornoreste. Trato de zafar calculando su trayectoria, pero, en ese momento, algo amable surge de este infierno y que hace días no veía:

aquella paloma, aquel pájaro amigo que me había abandonado. Se posa en el agua y voy en procura rápidamente de un trozo de galleta. Cumplido mi compromiso, el ciclón me llama. No me deja tiempo para platicar con el amigo. Aumenta su intensidad; las olas rompen sin dar tregua al *Lehg* II; al día siguiente las veo mayores todavía. Mis singladuras, maravillosa e inefable satisfacción, pasan de las ciento cincuenta millas, llegando a una máxima de ciento ochenta y tres. Sólo que me encuentro débil y dolorido. El casco cruje; toda mi experiencia de tantos años de navegación es dedicada por entero a salvar al *Lehg II*. *Orzo*, luego calzo la

popa en una ola que ruge y me dejo arrastrar a velocidades vertiginosas a lo hondo del abismo. El juego se repite hasta el cansancio, hasta que recién el 18 de diciembre, el tiempo me brinda una tregua. He logrado la 45° de latitud sur y 165° de longitud este. ¿El ciclón? Ya pasó. ¡Ciento ochenta y tres millas en veinticuatro horas! ¡Lindo balance!

Me he despojado de la mayor parte de la ropa, que está imposible, y puesto un *perramus* viejo. La pequeña pausa, el hermoso día son suficientes para conformarme. El viento es una brisa suave que sopla del sudoeste y me aproxima así lentamente a la costa de Nueva Zelanda. Los albatros entretienen,

ya se les puede ver. Se escucha el rumor del agua producido por la marcha del barco. He puesto a secar la ropa al sol y aprovecho el tiempo para arreglar los desperfectos causados por el mal tiempo. Tomo como precaución no aproximarme mucho a la costa, que resultaría difícil zafar en caso de temporal; pero el tiempo no queda firme y torna a encapotarse. Un lobo marino me acompaña. Está dedicado a la pesca de un pez; lo más gracioso es que la carrera, las corridas, se producen en torno del barco, zambullendo perseguidor y perseguido por debajo de la quilla. No reparan en la presencia del espectador que soy yo y a quien salpican

en sus zambullidas. Por momentos se detiene el lobo marino para prodigarse un resuello; respira bien y reanuda la persecución. Luego de quince minutos de presenciar ese *match*, no puedo decir si el lobo ha triunfado. Sólo sé que se coloca a popa y sigue al *Lehg II*, a la espera de una nueva oportunidad. Mi pájaro no ha vuelto, ni volverá más.

El día 23, habiendo logrado la latitud 42° sur y estando en la 170° 45' de longitud este, decido dirigir la proa en busca de la costa. La visibilidad es malísima. Las nubes, muy bajas, no permiten tomar rectas de altura. Solamente la meridiana, y el sol se entrevé deformado. El viento, que ha

soplado en estos días del sur al sudoeste, ha dejado paso al oeste, para luego seguir rondando hacia el noroeste con poca fuerza. En la tarde calculo que el cabo Foulwind se encuentra a unas cuarenta millas del nordeste. A medida que transcurre el tiempo, la situación se hace crítica, porque, de existir un error en mi navegación, la pérdida sería segura, lo que resultaría lamentable después de haber realizado lo imposible. En la noche de ese día, el viento empieza a soplar con furia y rondando al oeste. No se descubre luz de faro alguno. La oscuridad es un concierto de gemidos. Cortinas de agua hacen que pueda admirar a mi barco,

que, imperturbable siempre, encara las olas con valentía y resistencia maravillosas. Es realmente admirable verlo navegar en las noches de tormenta.

El 24 de diciembre, víspera de Navidad, a las cuatro de la tarde y recién a sólo quinientos metros escasos, por entre la calima, la que los marinos llaman «la que traga la tierra», aparece la escarpada costa. Es la parte norte de la isla del sur de Nueva Zelanda. Lo que tengo a mi proa es el cabo Farewell. ¡Llevo ciento un días de navegación! La tierra ha surgido frente a mi proa. He sufrido un pequeño error de sólo cuatrocientos metros. Es realmente estupendo. No puedo menos que

felicitarme. Trato en lo posible de internarme en el estrecho de Cook, y a medida que lo hago veo aparecer la continuación de la costa que termina en Farewell Spit. Enormes olas me ayudan. Flotan alrededor de mí trozos de madera y ramas, pero la costa está desierta. No hay señal alguna de vida. Y como la noche pronto estará encima, decido arriar la mayor y dejar que el barco, con rumbo al norte, me permita descansar para emprender la marcha de día, medida de precaución frente a una costa que me es desconocida.

El 25 por la mañana, mi situación es 39° 30' latitud sur y 173° longitud este. La temperatura es baja, de once grados,

pero se siente aún más por la ausencia de calorías. El ancho de la entrada al estrecho de Cook es de irnos de cien kilómetros, y lo curioso es que, estando cerca el monte Egmont, de unos dos mil quinientos metros de altura, no logro divisarlo. De todos modos, me interno resueltamente, seguro de mi navegación. Transcurren las horas, en las que no pierdo detalle de lo que me rodea. Pequeños pájaros, en gran cantidad y de los que no se alejan mucho de la costa, me indican la cercanía de la tierra. Pasa el día. A la cuatro de la tarde quedo absorto al contemplar la enorme batalla que se desarrolla en la cumbre del monte Egmont, que se ha delineado por

escasos segundos. Las nubes bajas, al estrellarse contra el flanco de la montaña o impelidas por otras que les suceden, se arremolinan a una velocidad tan fabulosa, que, como aviador, creo que no existe máquina capaz de evolucionar en esa forma y la más veloz de ellas parecería lerdísima si se le parangonara. En un continuo hervidero, se remontan arrollándose hacia la cumbre. Me figuro el infierno rugiente que debe ser y, por analogía, lo que debe haber sido la época de incandescencia en la formación de la Tierra. Todo aquí habla de esas edades, máxime cuando en lo dantesco del escenario no se percibe manifestación

alguna de vida humana. Se ven flotar trozos de madera, pero no trabajados, y ramas que arrastra hacia el océano la corriente. Nubes de colores negros, azules o rojos en una gama increíble cubren el cielo. La fantasía de esas tonalidades proyecta sombras extrañas sobre el mar. Aquí, allá, por doquier, la exuberancia de la naturaleza hostil y fría. Frío que se filtra hasta la médula, frío tétrico de lo inalcanzable. Da la sensación de ausencia absoluta de piedad hacia el ser. Y por ese infierno penetro con el valeroso *Lehg II*. No quiero rendirme. Una esperanza, algo, me induce y me alienta. Existe la convicción absoluta de que, por más

macabro que esto sea, no llegará a compararse a lo sufrido en el océano que acabo de atravesar.

Hago una escapada y voy en procura de un trozo de chocolate que está verde de moho. Lo limpio con la manga de mi encerado y lo ingiero con sumo placer. Mi ruta la realizo como si, en realidad, viera la costa. He calculado el centro del estrecho, que, a medida que me interno, se va angostando; pero también tengo efectuado el consiguiente cálculo, y, de acuerdo a mi velocidad, a las nueve de la noche desviaré mi proa al sudeste, para así seguir la curva o conformación de la costa. A las once de la noche, por mi proa y ligeramente a

estribor, rompen las tinieblas los pantallazos del faro de la isla Stephens. Es la primera luz artificial que me confirma la existencia de un semejante. Mi navegación es correctísima. El viento sopla del oeste con gran intensidad. No puedo descuidarme ni un momento. Deseo ardientemente que aparezca el día. En la siguiente mañana, por entre la calima, se delinea la isla Kapiti.

Al elevarse el sol gradualmente, me hace ver la punta Gore, luego la Queen Charlotte y más al sur las dos Brothers. Los altos picos de la isla sur se presentan con toda su hermosura. Uno de ellos, blanco de nieve en su punta, se

recorta en el azul purísimo del cielo, vestido por Dios con un manto de terciopelo color lila, que llega al mar cambiándolo por un tono verde Nilo. Es magnífico, es un premio al navegante.

El tiempo pasa más pronto que la velocidad del barco, y si ayer no me preocupaba que la recalada se postergara, ahora siento la imperiosa necesidad de llegar. Me encuentro tan agotado y maltrecho, que ya sueño en el descanso que quizá me sea concedido esta noche. Es tan poca la distancia que me separa del puerto Nicholson, que se me ocurre posible alcanzarlo pronto. Pero el viento, que me ha sido favorable, calma al doblar la punta sur

de la isla norte. El *Lehg II* va lento, como contrariando mi enorme ansiedad, como si me sometiera a una última prueba. ¡A las cuatro de la tarde tengo tan cerca la entrada del puerto! Los grandes paredones del enorme callejón por el cual navego se encuentran allí, apenas a diez millas. Poco más de una hora con viento favorable, y el descanso tan anhelado se produciría. Pero el viento sopla ahora con fuerza del norte, precisamente de la dirección a la cual me dirijo. Comienzo a ceñir para ganar la entrada; sin embargo, la corriente es tan fuerte, que cada bordo que ejecuto me aleja aún más de mi destino.

Veo barcos que salen; otros

patrullan próximos a mí, pero les es difícil creer lo que ven y hasta desconocen el pabellón que he izado. Les llamo la atención para que se acerquen, pero, una vez llegados, toman a alejarse. Suponen que es algún barco más del «Yacht Club» y que está paseando. Por sexta vez cruzo el canal de entrada y por sexta vez me alejo más de mi objetivo. Ya harto de tal juego, me dejo caer en el piso de la camareta para reponerme, luego de haber arriado la vela mayor. Que el barco capee. Sólo que no dura mucho ese decaimiento mío, porque a las pocas horas reacciono, y como primera medida procuro ingerir algo caliente. Comprobado lo inútil de

mis esfuerzos por llegar ese día a puerto con viento contrario, resuelvo temporejar, y quizá se produzca lo que dice ese refrán tan oído entre nosotros «Si el norte se te ha perdido, por el sur andará escondido».

Al constatar en la noche mi posición, voy tomando enfilaciones con las luces de los faros. El resplandor de la ciudad refleja su luminosidad en el cielo. Recién en la mañana del 27 de diciembre, luego de las horas de calma que sobrevivieron al viento norte, ronda al sur. Puedo aproximarme a la costa, ante la cual quedo extasiado por la contemplación de los hermosos chalés edificados junto a la orilla. Paso cerca

de las rocas Luhrs, y más allá me encuentro en Lyall-bay, la encantadora y pequeña bahía. Traspongo la barrera de arrecifes por un lado, y, por el otro, el viejo faro que se eleva en la parte este de la entrada. El fuerte viento me impulsa a gran velocidad con todo mi trapo dentro del canal. Al enfrentar Worser, orzo con el *Lehg II* y atraco así al barco que está de control. Presento mis documentos. Sus tripulantes quedan sorprendidos.

—¿De dónde viene usted? —Es la pregunta.

Cuesta trabajo recordarlo. Casi se me había olvidado. No sé si decir América, o Sudáfrica, o Capetown. Me

decido por esto último. Es más conocido para ellos. Me miran extrañados. No saben si hablan con un cuerdo o un loco. Las voces me son raras. Se mueven los labios, pero parece que hablaran otros.

—Es asombroso —expresan poco convencidos.

De cualquier manera, me invitan a pasar a su bordo. Nos intercambiamos cigarrillos. Formulan innumerables preguntas y me sirven una taza de té. En tanto, se han comunicado con el puerto para informar acerca de la novedad. Indican que puedo proseguir hacia el puerto y también el lugar en que seré esperado. Me despido de estos amigos de un momento con quienes he

conversado luego de tanto tempo de no escuchar voces humanas. Cruzo la bahía de Karalck. En la arena de la playa, la gente se baña. Sobre la costa, los chalés parecen colgados como jaulas. Los hay de todos los colores imaginables. Da la impresión de un maravilloso mosaico que el sol hace resplandecer.

Al llegar a la punta Kan se abre una enorme bahía en forma circular, y viro con rumbo oeste, donde, al fondo, se divisan los muelles del puerto de Wellington. El viento ahora es casi de proa. Algunos barquitos a vela me cruzan dirigiéndose a la margen opuesta, pues es domingo y se encuentran paseando cuando yo termino lo que no

fue paseo. Pronto diviso un hombre de la aduana, que me hace señas al pie del muelle. Atraco. Varias personas intentan ayudarme en el amarre. Aprovecho para de inmediato arriar el velamen. La tarea resulta pesada porque el trapo está endurecido y los cabos no corren por sus motones. Una hora de trabajo, una larga hora, y me siento en la cubierta a descansar. Es cuando me dice alguien:

—Mire: éste no es el lugar definitivo. Debe levantar de nuevo las velas para entrar en aquella pequeña dársena que se encuentra escasamente a cien metros. Allí recibirá la inspección sanitaria.

Quedo azorado.

—¡No!… ¡De acá no me muevo! —contesto enérgicamente—. ¿Usted sabe lo que es trabajar ciento cuatro días? Es testigo de que me costó una hora arriarlo. Y me exige otra hora para la nueva maniobra… No… ¡De aquí no me muevo!

Mientras llama a un remolque para llevarme al lugar destinado, el médico, desde lo alto del muelle, me pregunta:

—¿Bien de salud?

—Muy bien.

—¿Ninguna enfermedad?

—En absoluto.

Cruza una mirada con su ayudante y exclama:

—¿Qué más ejemplo? Basta con

verlo…

Y ahí termina la inspección.

Una vez ubicado, gran cantidad de personas suben a bordo. Son oficiales de aduana, policía, etc. Uno especialmente, Jorge Law, me dice que ha vivido muchos años en la Argentina. Es teniente de la marina de guerra de Gran Bretaña. Habla poco castellano, pero nos vamos entendiendo con mi poco inglés. Me pide que lo aguarde un instante y, luego de media hora, aparece con una comida completa, en la que no faltan ni la fruta ni la cerveza fresca. Inquieren, las preguntas se atropellan, desean saber qué me ocurrió, cómo hice para cruzar ese enorme océano índico.

Yo procuro responder, pero me abruman, y, ante la vista de los manjares que me trae Jorge Law, callo. Es un regalo maravilloso.

Esa noche la paso solo a bordo. Compruebo que el atracadero es pésimo. La mar de fondo se hace sentir y zarandea al barco de una forma por demás peligrosa, lo que me determina a que, al día siguiente y a la llegada del comodoro del «Yatch Club» y otras personalidades, les solicite que me cambien de amarre. Será la única forma de que pueda dejar con tranquilidad al *Lehg II* y estirar mis piernas en tierra, pues el marino siempre debe pensar en su barco antes que en sí mismo. Es lo

que yo hago.

Dos días después fondeaba en el Boat Harbor, junto a otros barcos de la marina de los Estados Unidos. Ese privilegio me es conseguido por gentileza del jefe de la base naval norteamericana. Fue entonces cuando, estando mi compañero bien ubicado, pude pensar en mí. Es difícil creer que uno puede normalizarse en tan escaso tiempo, pues todo lo que se me presentaba, los pequeños incidentes del día, eran vividos por mí con gran intensidad. Recién cuando bajé a tierra con mi ropa de calle por primera vez y en el preciso instante en que una señorita me pedía un autógrafo, al

dirigir la vista por un momento a mi barco, que pocos metros más allá descansaba, recién entonces capté la realidad.

Se había cumplido una parte importante de la «ruta imposible». Por primera vez en el mundo y en la historia, un hombre solo había realizado el sobrehumano esfuerzo de recorrer la astronómica distancia de siete mil cuatrocientas millas que separan Sudáfrica de Nueva Zelanda. Y la primera vez también que un hombre solo había podido resisitir la soledad de ciento cuatro días en alta mar, soledad plagada de contratiempos, de peligros, de luchas, de ansiedades, de

desesperanzas, que eran suplantadas por renovadas esperanzas. Este pobre corazón mío, ¿cómo pudo haberse sobrepuesto a tanta amargura, a tanto espanto, si es de la misma constitución de esa gente tranquila, normal y común que ahora me rodea? ¿Cómo pudo el cerebro desviarse de la locura y mantener el equilibrio necesario para poder razonar, para serle factible tomar distancias, efectuar cálculos, concebir planes, en ese infierno que nunca más en mi vida volveré a cruzar? Sí, ¡porque nunca más! Nadie podrá pedirme eso otra vez. Nadie, nadie. No volveré jamás. Ni el tiempo será capaz de hacerme olvidar lo sufrido. No lo

olvidaré nunca. Nadie podrá solicitarme otro esfuerzo semejante. Y al mirar por última vez lo que quedaba allá en popa, al trasponer la línea imaginaria entre el mar de Tasmania y ese Índico, una especie de escalofrío invadió todo mi ser.

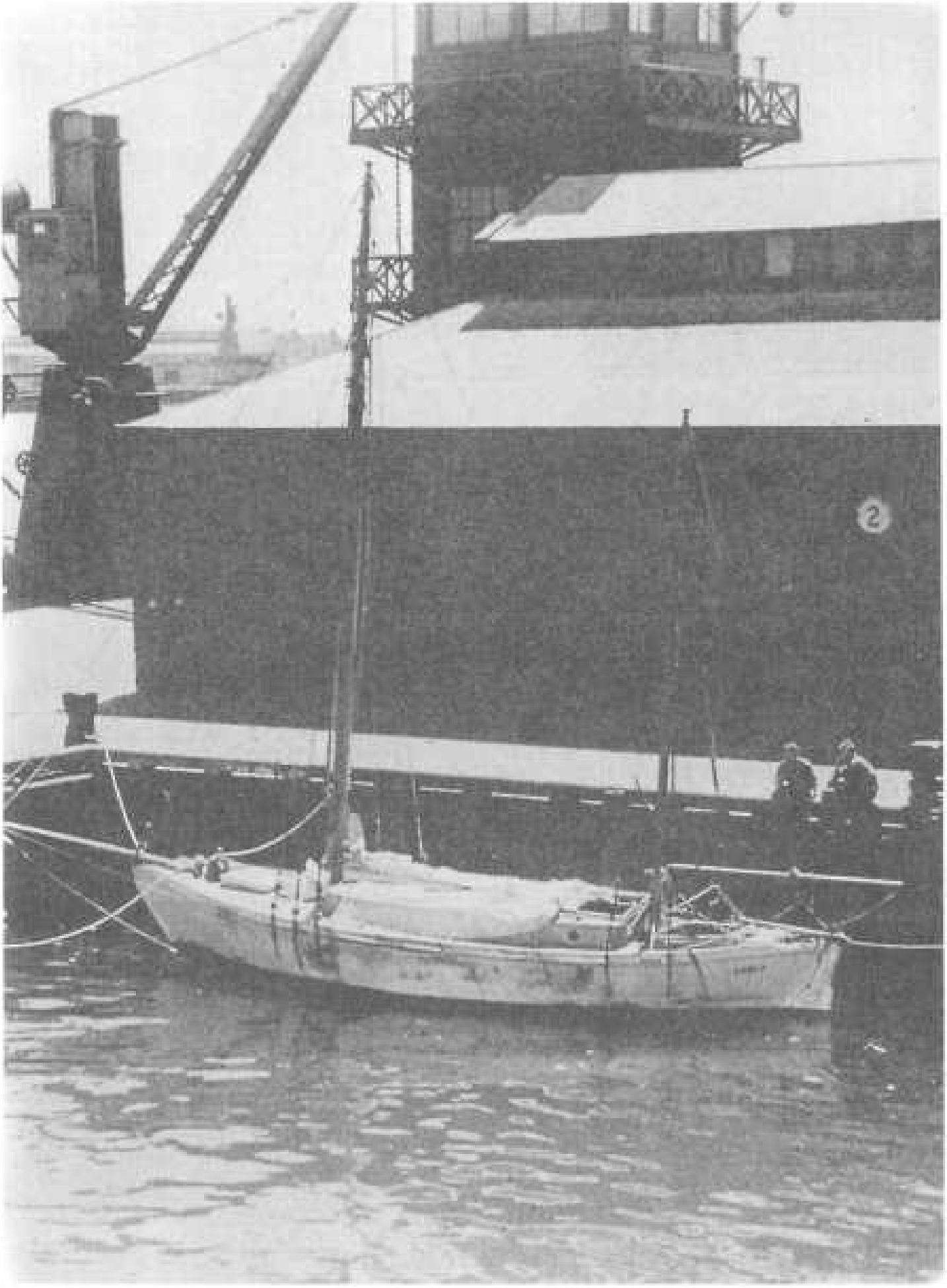
LA «CIUDAD DE LOS VIENTOS»

Wellington, llamada por Kipling «ciudad de los vientos», tiene una angosta franja plana que sigue el movimiento de la bahía y en donde está emplazada la parte céntrica. Es curioso ver el culebreo que debe realizar en algunos lugares el tranvía, una serie de largos viboréos para avanzar apenas unos centenares de metros en línea recta.

Pero no me he de detener en tales

descripciones, por dos motivos: primero, que eso estaría fuera de mi relato; segundo y más importante, que no es posible en escaso margen de pocas semanas compenetrarse de la vida de un pueblo que tiene centurias de existencia. Es un principio de respeto al esfuerzo ajeno el que me impide explayarme en esas consideraciones. Recuerdo, al caso, la declaración de un corresponsal que, llegado a una ciudad importante en la que habría de permanecer apenas una semana, se vio obligado, por culpa de la guerra, a prolongar su estada a dos meses; al abandonar el lugar, le preguntó un funcionario si escribiría un libro sobre lo que acababa de ver. Y

respondió el periodista: «De haber permanecido una semana, lo habría escrito; pero como estuve dos meses, no me es posible. Ahora sé menos que antes».



El *Lehg II* en el puerto de Nicholson, en Wellington, capital de Nueva Zelanda, después de haber cruzado el océano Índico.

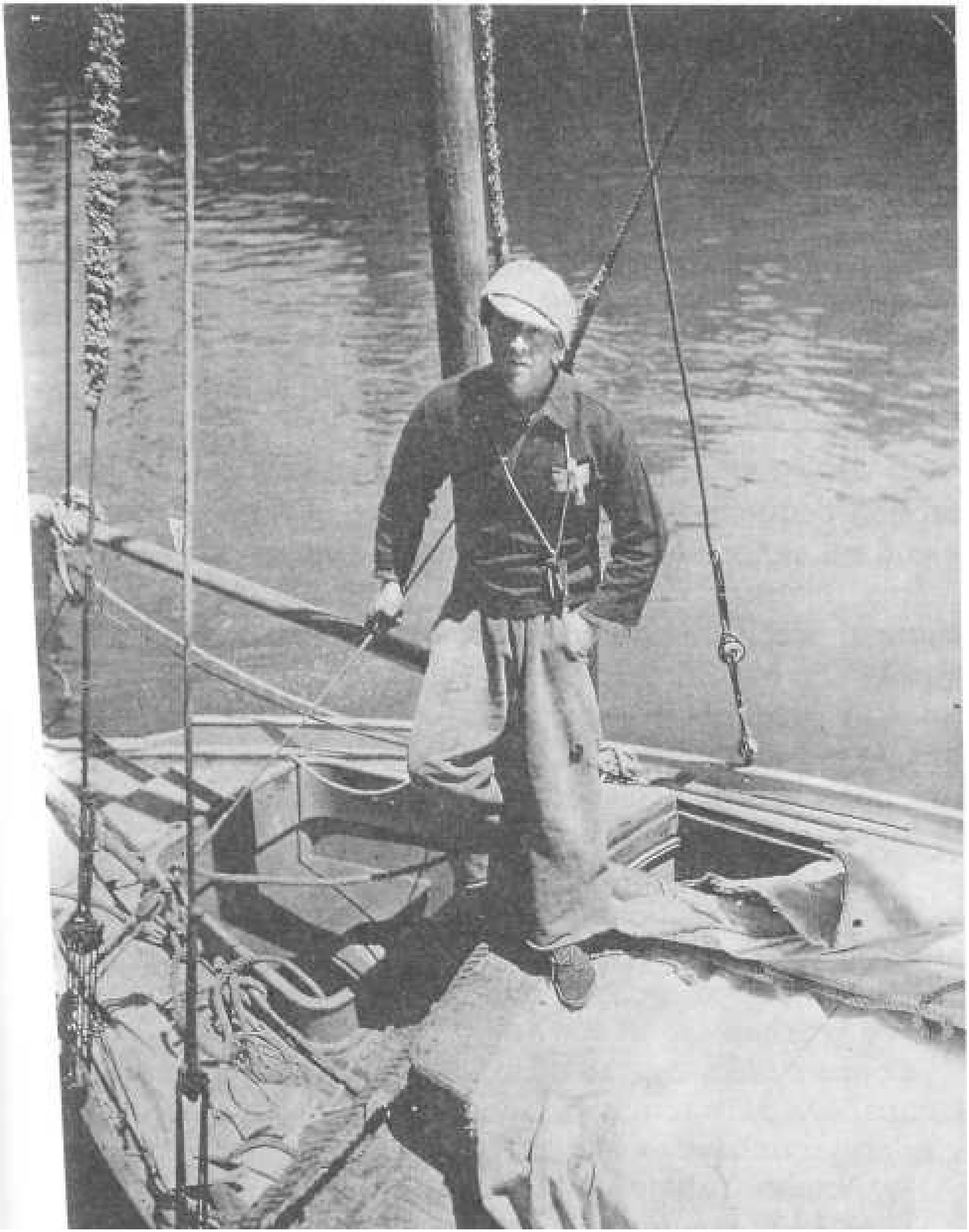
MÍSTER BUDD

Al comienzo, uno supone conocerlo todo; al quedarse un poco más, como se eslabonan las sorpresas, comprende que cada día sabe menos. Por ese conjunto de razones brevemente explicadas, evito extenderme acerca de Wellington. No obstante, algunos episodios están en mi recuerdo y conviene su mención. Cierta tarde, con el amigo míster Budd, reportero del *Evening Post*, me encaminaba a la sede del «Royal Club», donde se me haría objeto de una

demostración. Marchábamos por el Oriental Parade y la conversación giraba sobre diferentes temas. Con preferencia, míster Budd recordaba sus años transcurridos en la Argentina como redactor del *Standard*. De una estatura que no llegaba al metro sesenta, de andar desenfadado, con alma de bohemio, de frente alta y cara impasible, con ojos cansados de leer, mantenía en sus labios su pipa, de la que fumaba sin tregua y a la cual le reponía el tabaco efectuando la tarea con gran celo, cuidando de que no se le perdiera ni una brizna, y si alguna sobraba, la reponía de inmediato en la tabaquera, celosa economía que lo llevaba a guardar

también los fósforos usados. Difícilmente sonreía, pero cuando lo hacía, se traslucía en él un estado de alegría y de verdadera paz interior. Irónico en muchas de sus definiciones y despreocupado totalmente de su exterior, me iba diciendo:

—Escuchará dentro de poco unas hermosas palabras del comodoro del «Royal Club», míster Beckett, que posiblemente usted no comprenderá. A su vez, usted deberá contestar con otras hermosas palabras, que seguramente míster Beckett tampoco entenderá; pero, de todos modos, será una linda reunión.



En Wellington, Nueva Zelanda, tras la etapa más dura del viaje alrededor del mundo.

Y seguía la charla, unida a los pasos tranquilos serenos, despreocupados, como el propio exterior de míster Budd.

—Amigo Budd: ¿usted vive lejos de aquí? —le pregunté.

—Ahora sí, porque en la temporada de calor resido en una pequeña casita en las afueras. ¡Cómo le encanta eso a mi señora!... La vivienda está ubicada al pie de la colina, cruzando el arroyo del «Golf Club», en Heretaunga, precisamente en el que usted estuvo el

domingo con Willie Moffat y Jorge Law.

—¡A propósito! —exclamé—. Quería saber el nombre de ese árbol tan alto que allí se encuentra, que tendrá unos veinticinco metros y en torno del cual, según la leyenda, se reunían los maoríes a deliberar.

—¡Ah!… Es el *kakikatea*, pero… no es de los más grandes —me respondió —. En mi quintita tengo uno que sobrepasa esa altura…

De inmediato recordé que míster Budd era «pescador de truchas»…

Contaré otro aspecto de mi amigo. Era un magnífico compañero para tomar helados. Llegaba yo a su oficinal y le preguntaba:

—¿Mucho trabajo?

Detenía la máquina de escribir, me miraba y, luego de una pausa, invariablemente contestaba:

—No mucho.

Le sugería la conveniencia de ir a tomar helados. Míster Budd se concentraba, a fin de tomar una decisión en momento tan solemne, y matemáticamente respondía:

—Es una buena idea.

Íbamos a la heladería, en la cual tomaba siempre dos helados. Salíamos de allí y, a los diez pasos justos a partir del umbral del negocio, se detenía. Reflexionaba un instante e invariablemente me decía:

—Amigo Dumas, de vivir aquí cuarenta años más, nunca me servirían unos helados tan grandes como los de hoy.

UN TELEGRAMA

Entre la enorme cantidad de correspondencia que llegaba a mis manos de Nueva Zelanda y telegramas de América ofreciéndome casa para disfrutar de buena estada y recuerdos de la patria distante, uno me sorprendió, me conmovió sobremanera. Me dirigía tranquilamente para la ciudad, como lo hacía todas las mañanas, cuando se detuvo un coche, del que descendió una señora que actuaba en el servicio de correos; desempeñaba un cargo auxiliar

de emergencia.

—Buenos días, *mister* Dumas. Aquí tiene un telegrama.

Supuse que se trataba de una nueva felicitación; pero, al ir leyendo las palabras consignadas en el papel, no tuve más remedio que sentarme en el césped del paseo en el que me hallaba. El jardinero detuvo su trabajo, asombrado de mi actitud.

—¿Malas noticias? —Fue su pregunta.

La gente que pasaba también se detenía. La señora portadora del telegrama no ocultaba su ansiedad.

—¿Qué acontece? —se animó a preguntar.

Leí el telegrama en voz alta para el imprevisto auditorio. Comenzaba con una felicitación y luego decía: «Si necesita dinero, pida». La carcajada fue general. Y allí mismo, sobre el guardabarro del coche, redacté la respuesta, en la que todos colaboraban para que fuera de lo más concisa y expresiva, a fin de que el gasto no resultara excesivo. Y escribí lo siguiente: «Gracias *stop* Sí *stop* Inmediatamente». No olviden que, al atracar en Wellington, yo tenía dos libras esterlinas…

Pasaba en Wellington momentos muy agradables en compañía del comandante F. Bisley y del teniente Minshall; unas

veces a bordo de los barcos de guerra; otras, en un hermoso departamento, en el cual nosotros mismos hacíamos la comida. Lo curioso de tales reuniones era que no se utilizaban mesas, sino que se comía en el suelo, a usanza árabe, aun concurriendo damas. Y así iban transcurriendo los días. Las reparaciones necesarias del *Lehg II*, que eran escasas si consideramos las dificultades afrontadas, iban siendo realizadas gracias a la gentil colaboración de los marinos de Gran Bretaña y los Estados Unidos radicados allí temporalmente. Retribuía yo esas atenciones con el saldo que me quedaba de *whisky*: tenía dos botellas y me podía

considerar millonario.

El último día del año, fecha en la cual invariablemente los recuerdos más lejanos acuden, lo pasé en compañía de unos amigos aviadores, con los cuales entonamos canciones de salutación al año nuevo que llegaba. Es de comprender que todos los allí presentes estaban lejos de sus hogares, por lo que las canciones se tornaban melancólicas y las risas que las salpicaban no conseguían, a veces, ser muy expansivas.

LA CASA DE LOS NUEVE ESCALONES

Frecuentaba también la casa de la familia Meadows, que fue un verdadero hogar para mí. ¡Cuántas atenciones me prodigaron! Nada me faltaba. Muchas veces me acompañaban a efectuar compras de provisiones que me eran necesarias y que iba acumulando. Invariablemente, tras la cena, íbamos al cine. Luego, otra vez a la casa a tomar

un té y charlar algo antes de encaminarme al barco. La señora, muy cariñosamente, me recomendaba, al bajar yo la breve escalera:

—No olvide que son nueve escalones.

Yo debía contar esos escalones en la oscuridad antes de salir al sendero del jardín marginado de flores y helechos. La recomendación no fallaba, y mi cuenta, tampoco. Por eso le llamaba «la casa de los nueve escalones». Con míster Meadows realizamos largos paseos, y solía contarme sus viajes, pues le había gustado mucho conocer el mundo. Nacido en Inglaterra, anduvo por Canadá, Centroamérica (en donde

aprendió bastante bien el castellano) y, luego de varias vueltas, se encontraba en Wellington con su esposa, escocesa, y sus dos chicas.

Llega así el 30 de enero, día de la partida. He dormido en la casa del señor Meadows. Desciendo por última vez la pequeña escalera. Ya no está la señora para recomendarme desde lo alto: «No olvide que son nueve escalones». No lo olvido pese a la ausencia de la recomendación, que no hace porque es de día. El pequeño sendero marginado de ñores y helechos me conduce hasta la puerta pintada de verde oscuro y que en lo alto tiene en blanco el número «58». La cierro a mis espaldas. Lentamente

voy recorriendo la calle Tinakori. Todos los chalés que la bordean están repletos de árboles y flores. Es una mañana de sol. Desemboco en la Park Street, que se corta al llegar al repecho de la colina, y luego continúo en bajada por la parte vieja de la ciudad, con sus edificaciones de madera, restos de la primitiva Wellington. Escasas cuadras más y, al dejar el Palacio Legislativo a mi derecha, me encuentro con el edificio de madera más grande del mundo. Y así, distraídamente, casi sin pensar en lo que voy haciendo y lo que debo hacer, me acerco al barco. Maquinalmente, en una esquina, tomo una cantidad de ejemplares del *Dominion*, diario de la

mañana. La realidad llega. Parte de estos diarios me servirá para refrescar un recuerdo, y otra parte para defenderme del frío y del agua, por si se repitiese algo de lo experimentado en el Índico.

MI LOCA CARRERA HACIA AMÉRICA

Marinos amigos llenan de agua uno de los tanques, pues el roto no lo hice reparar. Con el que queda, más la barrica y la damajuana, tengo un total de ciento sesenta litros. Un amigo me trae un regalo precioso: un par de botas de goma. Willie me obsequia un cenicero de plata con el dibujo de un kiwi, pájaro de Nueva Zelanda. El querido amigo

Jorge llega con un cajón de frutas y verduras. Minshall, con un cajón de cerveza y media docena de botellas de jugo de limón. Mientras el cinematografista impresiona la escena, la familia de Meadows se hace presente con un álbum que contiene vistas de Wellington y un kiwi tallado en madera. En tanto, el viento sopla fuerte del norte, y como me es imposible salir a vela del lugar en que me encuentro, la lancha *Vagabundo*, nombre que lleva escrito en castellano, me remolca. A su bordo van todos mis amigos. Digo al patrón de la lancha que vaya tomando barlovento mientras establezco todo el velamen. Izo la mesana, luego la mayor, y en ese

instante, casi al zafar de la punta del espigón, el *Lehg II* sufre un rudo golpe contra un pilar de cemento. La avería debería ser reparada, pero éste no es el momento. Es mejor partir. Me encuentro en el estado de quien ya no puede aguardar, de quien tiene que irse. Más tarde se efectuará el trabajo. Al izar la trinquetilla, resulta peligroso el trabajo, porque el viento, que ha cobrado intensidad respetable, arbola bastante mar. Si eso ocurre al reparo, ¡cómo será fuera! Concluida mi tarea con el tormentín, largo el cabo de remolque. Mis amigos, después de despedirse, regresan rápidamente a puerto, pues les resulta penosa la navegación con tal

marejada.

Son las once de la mañana de ese 30 de enero. Es sábado. El barco, en franquía, toma rápidamente velocidad. He dirigido la proa al canal, y sucesivamente voy dejando todos esos lugares que ya me son familiares. El viento llega a los ochenta kilómetros por hora. El agua es pulverizada y despedida por el aire, formando una cortina blancuzca. Los barcos que se encuentran fondeados arrían el pabellón saludándome. Les contesto. Al llegar a Pencarrow derivo un tanto para alcanzar Baring y luego doblar Taurakirae. Al atravesar la bahía de Palliser, el viento, que había mermado un tanto, comienza a

soplar libremente, y en ese instante los Tide Ripplyngs se hacen sentir. Es una corriente de rompiente producida por un bajo fondo. Las olas allí son cortas, elevadas, y se desploman sobre el *Lehg* anegándolo todo. Siento una especie de rabia al verme mojado tan de salida. Una nueva ola arrastra al mar un bichero. Es tan sorpresivo eso y tan ajeno a mis cálculos, que ni siquiera llevaba ropas de agua puestas y me encuentro de pronto calado hasta los huesos. A las cinco de la tarde, con enorme oleaje y un viento que no calma, tengo por través al cabo Palliser; es la avanzada de esa tierra que no sé si volveré a ver.

Físicamente me encuentro bien. Con la estada en Wellington, los síntomas del beriberi han desaparecido. Mi vista se dirige una y otra vez a los recantos de esa costa que se va tornando invisible. Al frente, el enorme océano Pacífico. Más de cinco mil millas deberé recorrer para llegar a Chile. La ruta que emprendo no tiene puntos de apoyo. Tan sólo las islas de Chatham se encuentran ligeramente al sur, pero muy próximas a la tierra que abandono. Pasadas ellas, sólo agua, el Pacífico hasta la costa chilena. A pesar de todo lo que debo andar, siento una gran alegría, porque, de llegar a mi destino, significará para mí el haber prácticamente dado la vuelta

al mundo. El barómetro se mantiene muy bajo, a 758º; la temperatura, a dieciocho grados, y la humedad es del ochenta por ciento. Toda la noche transcurre conmigo al timón, y solamente al calmar el viento en la mañana del 31 decido dormir un poco.

El queche *Lehg II* navega a todo trapo dejando el puerto de Nicholson, para iniciar la travesía del océano Pacífico con la proa puesta hacia Valparaíso, en la tercera etapa del gran viaje.

El tiempo mejora, y el viento, que había soplado del norte y girado después al sur, se mantiene suave de ese cuadrante. El *Lehg II* continúa a todo trapo. Repaso la maniobra. En la atmósfera, ya más clara, los celajes aparecen lejanos. Las nubes son altas y de poca consistencia, pero el 1 de febrero, al pasar los 180° de longitud, vuelvo a entrar nuevamente a mi longitud oeste del meridiano de

Greenwich. El barómetro baja a 756° y me encuentro ante la cola de un ciclón que corre del nornoroeste al sursudeste, lo que me decide a arriar la mayor. Mi velocidad ha sido excelente, pero el temporal va en aumento y el barómetro baja a 752°. En la noche y por una casualidad no ocurre un desastre, pues paso a pequeña distancia de un enorme tronco que flota.

El *Lehg II* hace mucha agua, producida seguramente como consecuencia de la avería al zarpar. Pero con este tiempo es imposible realizar tarea alguna. En la mañana del miércoles calma un poco y, al asomarme por la borda, me sorprende la presencia

de un enorme tiburón de más de tres metros de largo. En su lomo va navegando el pez piloto, con sus características franjas negras. Se desliza el tiburón por debajo de la quilla y está tan cercano que no puedo resistir la tentación de pegarle un tiro. Una bala da en el lomo y el tiburón se sumerge a toda velocidad. Aprovecho el poco viento para tirar por la borda las bolsas de papas que ya están imposibles. Sólo me quedo con algunas que han «nacido» a bordo. Son de mi cosecha. Por la tarde tornan a aparecer algunos tiburones y ballenas.

En esos primeros días de navegación voy tratando de adaptarme al Pacífico,

que es diferente del Índico. Las olas son mucho más largas; las nubes, altas, y sólo de tanto en tanto cruzo zonas de niebla. Me brinda la oportunidad de ver muchas veces el sol. El viento, del cual esperaba que soplara del oeste, es variable y nunca se afirma, sino que ronda del norte al sur. Siempre existe algo de desconfianza frente a una cosa que no se conoce. Por ello, estoy atento a cualquier variación de barómetro, a fin de evitar sorpresas. El viernes 5 me encuentro a 41° 24' sur y 169° 30' oeste, a unas seiscientas millas al este de Nueva Zelanda. El día 8 resuelvo cerciorarme de la avería que tengo por la banda de babor, y compruebo que lo

que suponía una simple raspadura es una tabla quebrada. Reparo el inconveniente colocándole un trozo de cámara de auto adherido con pintura, y, para afirmar la goma, un pedazo de madera asegurado con tomillos. En adelante, la única agua que podría entrar sería la que rompiera sobre cubierta. Pero el Pacífico me está resultando sobremanera tranquilo. El cielo se presenta gris por efectos de la niebla que lo envuelve; el mismo mar tiene ese color plomizo; como el viento es del noroeste, tengo muchas ocasiones para abandonar el timón.

Me encuentro en la camareta y descubro escondida tras un mamparo una navaja marinera que suponía

perdida. Me ocasiona una gran alegría. Antes de volver al timón tomo un trozo de pan negro que aún me queda de Nueva Zelanda, y en el instante de asomarme por la camareta quedo paralizado: me invade, me domina un escalofrío. En el primer momento, no sé si el barco está sobre una roca. ¡No! El *Lehg II* está tratando de abrirse camino entre dos ballenas. El barco, al tomar un pequeño impulso, quiere trepar sobre el lomo de una de ellas y luego cae. Los segundos son angustiosos, interminables. Es posible que las ballenas nada le hagan a la embarcación; quizá la que siente la proa del *Lehg II* suponga que es su compañera la que la está tocando,

pues parecen dormidas. No atino a nada. El *Lehg II* se ha metido en un lío, y espero que se las arregle. No quiero moverme, porque acaso sobresalte a estos dos monstruos. El barco, dócilmente, con una lentitud que aterra, se abre camino por su cuenta y va dejando los obstáculos. Respiro. El corazón torna a su ritmo.

Mi alimentación es más variada. Aparte el infaltable chocolate con manteca y galleta, como manzanas, duraznos y algunas golosinas, porque llevo también varias cajas de bombones; cantidad de frutas secas: nueces, pasas de uvas, de higos; no falta el budín inglés: en suma, estoy pasando días de

gran felicidad. El *Lehg II* realiza singladuras que alcanzan las ciento treinta y cinco millas. Por la noche tengo oportunidad de ver la dirección en que caen meteoros en el espacio, llamados estrellas fugaces. Según la dirección en que caen, de allí soplará, el viento.

En el instante de asomarme por la camareta, quedo paralizado. No sé si el barco está sobre una roca. ¡No! El *Lehg II* está tratando de abrirse camino entre dos ballenas.

La niebla llega a ser tan espesa, que parece nubes de humo arremolinándose sobre la superficie del océano; pero nada es grave; sólo la humedad, que llega al ciento por ciento. La corriente arrastra, ayudando la marcha hacia la lejana meta, y es raro el día en que no veo la línea del horizonte. ¡Y pensar lo fugaz de tal vista allá en el índico y en el mismo Atlántico, en que sólo era dable

divisar esa línea desde lo alto de alguna ola! Aquí el mar es manso, verdaderamente pacífico, y se va tornando más tranquilo a medida que me interno. Los albatros que aparecen son de color marrón, con blanco debajo de las alas.

El barómetro se mantiene estacionado en 762°. Quizá se opere algún cambio en el tiempo al primer cuarto de la luna nueva. A seiscientas millas al norte se encuentra la isla de Rarotonga, del archipiélago de Cook, y poco más adelante la Polinesia. Acaso algún día no lejano, normalizado el mundo, pueda llegar a esos lugares en compañía de amigos que, como a mí, les

gusta el vagabundeo por los mares, con esa despreocupación del andar sin quedarse… Voy tan a gusto, tan contento, que sueño con otros viajes. Es tan extraño no ver romper las olas sobre cubierta, que me animo a planear viajes futuros, pensamiento que jamás se me cruzó por el Indico.

Aparecen petreles, no faltan los tiburones; tengo tiempo de contemplarlos. El ambiente me lo permite todo. El menú del día fue sopa de tomates, salmón y queso, golosinas, cerveza, etcétera. El viento, que muchas veces da la sensación de que soplará fuerte, a la caída de la tarde amaina. Y siempre resulta de interés observar la

puesta del sol: según el color de las nubes y aspecto general, puede adelantarse el día que sobrevendrá. Por ejemplo: si la puesta es de un color rojo profundo, será un día de fuerte viento.

El océano es calmo en el noventa por ciento. Tan sólo las grandes olas que noche y día cruzan mi ruta influidas por algún viento fuerte soplado en otro lado y que hacen balancear al barco perezosamente. Se me ocurre que mi *Lehg II* también está extrañado. En el amanecer del día 15, mi situación es: 152° 30' oeste y 41° 04' sur. Me hallo a doscientas cuarenta millas del bajo María Teresa y a mil trescientas al sur de Tahití. La isla más próxima a mi

punto es la de Rapa y se encuentra a novecientas millas al nornoroeste. A esa altura y paseando confiadamente por el techo de la camareta, doy un traspié y caigo por el tambucho. El golpe lo recibo a la altura de las costillas falsas, que, al oprimir el pulmón, me producen una breve asfixia. El dolor es agudo y, aunque me repongo pronto, no me es posible erguirme totalmente y ha de transcurrir mucho tiempo antes de que eso sea posible. En fin, una sorpresa, lo imprevisto, pero que hasta ahora ha sido posible subsanar.

Como los días son espléndidos y a fin de que no se acumule mucha humedad en el interior, dejo los ojos de

buey abiertos. Duermo, leo, como. El *maitre* de a bordo prepara arroz a la *kia-ora*: un arroz con especias dulces y al que le di ese nombre en homenaje a mis amigos de Nueva Zelanda. Sin embargo, el dolor no me permite caminar mucho, y por ello me coloco una venda en torno a la caja torácica.

A esta altura de mi viaje comienzan a soplar los vientos contrarios, y para evitar un mal rumbo capeo. El barómetro llega a ascender a los 780°, y la temperatura es de diecisiete grados. Por lo general, duermo toda la noche; a la mañana me desayuno; al mediodía ingiero algo frío, y al final del día el arroz es acompañado con queso o lo que

encuentre, porque el arroz admite compañías distintas. La mente, en esta maravillosa quietud sin zozobras, va formando proyectos, gestando futuras rutas, eligiendo amigos con los cuales realizar cruceros, «construyendo» el barco ideal, que será la resultante de la larga experiencia. Piensa también en que otros se sientan estimulados, salgan del reducido cauce en el cual se desenvuelven sus vidas y logren un concepto más amplio de la verdad. Corren los pensamientos, se deslizan por sobre el mar, se van lejos, saltan de un puerto a otro, de una figura a otra. Si después de un día de intenso trabajo en la ciudad, el ser humano siente la

necesidad de un descanso, de un ocio noble, como decían los griegos, aquí el rato se alarga y es menester vivir a costa de ese mundo interior que cada uno lleva y que nos permite sustraemos, alejarnos del núcleo en el cual vivimos y que por momentos nos aprisiona, nos molesta. Ese mundo íntimo es un refugio, un remanso maravilloso, un don divino que se debe aprovechar. Pero aquí, ¿por qué fugarse, si el problema no es humano? Acaso, para calmar la ansiedad de una llegada que siempre tarda, ansiedad que aumenta a medida que el límite se acerca, se sueña con otros horizontes, se planean viajes mientras se está viajando… Es un querer irse

cuando todavía no se ha llegado…

Los días se alargan con la calma, y atisbo el barómetro, que se mantiene inconmovible en 784°. Dentro de toda esa felicidad, un pequeño inconveniente, que nunca falta, me molesta. Es que me cuesta respirar con ese maldito dolor en las costillas. Por suerte, no hay trabajo a bordo. Y otra cosa suele acontecer: al dejar ir la mente hacia los recuerdos, se advierte que la distancia es grande todavía. En esos instantes, los recuerdos hacen mal, y por ello suele verse a muchos marinos en las calmas caminar nerviosamente por cubierta de un lado a otro mascullando improperios. Es que falta el trabajo, el máximo

entretenimiento.

Los pulmones del océano, ese ser gigantesco, fabuloso, se elevan y bajan rítmicamente en estos días inútiles, pero que cuentan en el valor de la propia vida. Nuestro más grande enemigo, se comprueba en los momentos por que voy pasando, es la inclinación al análisis que tenemos dentro. Nos depara infinidad de infortunios, y como resulta imposible su cura porque nos anularía, lo llevamos a cuestas con la aparente creencia de que es nuestra defensa. A todas estas disquisiciones solamente encuentro la réplica del mutismo. Ha comenzado a soplar una ligera brisa del sudeste, y he aquí la respuesta de la

naturaleza. Hincha el velamen; el barco empieza a deslizarse velozmente; la marejada pronto se hace sentir. Lo malo es que este dolor continúa y no me permite trabajar como quisiera. Las olas rompen en cubierta, y mi singladura del día 18 es de ciento veintitrés millas. Así alcanzo los 146° 05' oeste y los 40° 55' sur. El tiempo en que me mantengo timoneando excede las anteriores guardias, porque deseo aprovechar la brisa, a fin de cubrir el mayor camino posible. Dé ahí que permanezca al timón un promedio de dieciséis a dieciocho horas por día.

Mi plan de navegación consiste en utilizar los vientos favorables hasta

alcanzar los 90° de longitud, para recién de allí remontarme en demanda de Valparaíso, puerto chileno que se encuentra en los 33° de latitud sur. Pero esos vientos no están de acuerdo al régimen del *Pilot Chart* y resulta raro encontrarlos del oeste. En general, hay un poco más del cinco por ciento de niebla de lo que indican mis cartas.

Hace tiempo que tengo olvidado lo que es un ciclón. Las calmas relativas del océano Pacífico se deben, seguramente, a la enorme cantidad de agua sin continentes próximos, porque es fácil ver la forma libre en que se desplazan las corrientes de aire, todo lo contrario a lo que acaece en el Índico,

en el cual el calor de la línea tropical, no encontrando salida por el norte, se desliza siguiendo el continente africano en su parte este. De ahí el fenómeno de las trombas marinas que me sorprendieron en la mencionada zona. Sucede lo mismo por la parte oeste del continente australiano, pues los vientos, no hallando una salida lógica a través de esas tierras, continúan su trayectoria hasta chocar con los del Antártico, produciéndose esos temporales que tanto trabajo me dieron. En el Pacífico, en cambio, la ausencia de una barrera terrestre por el norte hace que circulen libremente las corrientes de aire y no hallen obstáculos que produzcan

choques, gestando temporales. Tan es así, que el sol, al declinar hacia el norte, hace que la zona en que estoy navegando se cubra de bruma, sofrenando el mar y aportándole un estado de calma.

Como deseo que la proa del *II* se eleve más y tenga un andar mejor, retiro la cadena del ancla allí ubicada y que, por su excesivo peso, impedía el efecto perseguido. La coloco al pie del mástil. La entrada de agua es poca, pero no puedo evitar desagotar medio balde cada dos horas para mantener estanca la sentina. Si se tiene en cuenta que llevo a bordo ropas de seda y hasta un esmoquin y que no han sufrido estrago alguno, se comprenderá el relativo confort del

Lehg II. El tiempo ni siquiera me ha impedido cocinar, sino que fue muchas veces el cansancio de las duras jomadas el que me obligó a eludir ese trabajo, pues la cocina, dotada de suspensión cardánica, aun en ángulos exagerados se mantiene perfectamente horizontal.

El día 20, el barómetro desciende quince grados, y lo que hubiera significado un desastre en otro lugar, se concretó allí a sólo un viento del sudoeste cuya intensidad de ochenta kilómetros por hora no influyó en el oleaje largo, sin rompiente. Lo que llega de vez en vez y comienzo a advertirlo ahora es una mar de fondo que viene del polo y se dirige al norte. En esos días,

mis singladuras fluctúan entre las cien y las ciento treinta millas, lo que hace que en cuatro días consigne un recorrido de cuatrocientas setenta. Como toma el viento al sur, lo aprovecho para bajar un poco de latitud y situarme en 42° 17’ y 139° 45', pero, contra toda lógica, sobrevienen calmas, que utilizo para pintar lugares del casco, echado para ello sobre la borda. También hago lo propio en alguna parte de la cubierta, a fin de evitar que filtre el agua. Me encaramo en el mástil de la mayor a fin de efectuar una ligadura a la driza de acero, que amenaza romperse.

Se espantarán algunos al pensar en mi soledad en este enorme Pacífico. No

me aparto de la ruta de los «cuarenta bramadores»; los voy buscando, los necesito; pero aquí parece que estuvieran anémicos. Es inútil que el barómetro baje quince grados. No aparecen. Un vahajillo, brisa tenue, apacible, traslada o acumula las nubes, juguetea con ellas y con el lomo del océano en completa bonanza. Espero un cambio con el dúo lunisolar, pero es una esperanza más que se esfuma. Como les acontece a esos vapores de agua suspensos en la atmósfera luego de haber vagado por los trópicos, sin formas, etéreos, el único que aquí se mortificaría sería un sobrecargo al ver disminuir los comestibles sin la debida

compensación en millas recorridas. Porque en la situación en que me hallo es cuando más me alimento. Quiero decir que camino poco y como mucho.

Tal estado de cosas me obliga a buscar zonas de vientos, a ensayar cambios en el velamen. Puede decirse que me encuentro entregado a la caza del viento, a la búsqueda de los «cuarenta bramadores».

A fin de febrero he recorrido dos mil cuatrocientas millas y faltan dos mil setecientas. Me causa enorme alegría ver aparecer a las golondrinas de mar, tan juguetonas, que llamo «barrilitos», y que ofrecen una función al procurarse alimento; pero no son tan nerviosas y

hábiles como sus congéneres del Índico. Todas estas noches, la ardentía, especie de reverberación fosfórica, ilumina grandes extensiones del océano, como acontecía en el sur de Australia y en Tasmania. En fin de cuentas, es una compensación.

La corredera está perpendicular. Algo corresponde hacer, y luego de masticar un proyecto, de rumiarlo durante setenta horas, resuelvo establecer la vela bailón. Heme aquí en cubierta listo para la maniobra; pero resulta que, en ese mismo momento, el vahajillo se hace presente en la proa. Como no deseo contradecir lo que el destino me anticipa, retorno a la

camareta con todos los petates. A las veinticuatro horas, el vientecillo se había marchado y vuelvo a cubierta con la bailón, que al fin establezco.

HISTORIA DE UNA CHINELA

He colocado la bailón, miro al mar… y descubro flotando una chinela color rosa con un hermoso pompón de un tono algo más subido. Parece de seda. Es tan íntimo el hallazgo, que podría tejerse una historia alrededor de él. Es indudable que perteneció a una dama y de buena posición social. El pie de su dueña tiene que ser pequeño, apenas un 34. Pero ¿cómo perdió la chinela?

¿Alguna huida?… Acaso un naufragio… o una pequeña reyerta con su galán. Una discusión… quizá, y, lo más probable, el resultado de una huida que habla de atolondramiento, de un instante en que no sabía qué partido tomar… Y, como en los campos de batalla, ha quedado ese saldo en el mar…, ¡y cuán hermosa su presencia, quizá por el contraste!

Continúa la calma. Las colillas de cigarrillos se acumulan en la latita de sardinas que hace de cenicero. Se aproximan unas ballenas; los «barrilitos» siguen sus juegos y me entretienen, pero a las ballenas tengo que ahuyentarlas, ya sea a tiros o con destellos de linterna, porque se acercan

mucho y me intranquiliza esa confianza. El 4 de marzo avisto un barco navegando al oeste, pero tan alejado de mí que no me ven. Una ligera brisa del sudeste rompe la escota de la bailón, y resuelvo arriarla. Dos días después llegan muchos pájaros, posiblemente de la isla de Pitcairn, que está situada a unas novecientas millas al norte de donde navego y en la que viven los descendientes de los sublevados de la fragata *Bounty* conservando el timón de dicho velero.

Sur de Australia. Gran cantidad de ballenas me hacen compañía.

El barómetro marca 760°. Parece que ahora es una realidad. Mis viejos

amigos los chubascos se hacen presentes, arreciando el temporal con vientos fuertes del norte, que hacen trabajar mucho al *Lehg II* por la mar de través que lo toma a una cuarta por la proa. Comenzamos a embarcar agua. El barco desarrolla su máxima velocidad con todo el trapo. Mi singladura alcanza a ciento cincuenta millas en las veinticuatro horas. Me mantengo al timón durante cuarenta consecutivas para aprovechar la feliz circunstancia. Me mojo, trabajo, me canso, pero es mucho mejor que la calma que dilataba el viaje. Terminadas las largas guardias, cuando voy a descansar, lo hago dejando a l *Lehg II* con el timón amarrado por

una banda, y de la otra haciéndole pasar un lazo para mantenerlo en flexibilidad. He llegado a comprobar que es la única forma en que el barco puede navegar solo. El punto exacto del amarre es el resultado de la experimentación de cuatro o cinco horas antes de abandonar mi puesto, pues serían suficientes unos centímetros de más para que el *Lehg II* se desviara de la ruta, por su gran sensibilidad. En todos los casos en que dejo el barco solo, siempre es después de la mencionada observación de ese cálculo, realizado con toda minuciosidad. Su ángulo de amarre es casi siempre a dos pulgadas a barlovento de su centro.

El día 9 de marzo, a los 40° 41' de latitud sur, alcanzaba los 117° 15' de longitud oeste. Calculo veintiocho días más de navegación para llegar a Valparaíso, pero todo dependerá de los vientos. Los temporales ayudan, la bonanza perjudica. Hasta el momento y en este océano Pacífico no he tenido que utilizar ni una vez la vela de capa.

Los vientos varían una vez pasado el temporal. Los chubascos, las nieblas, las lluvias y las calmas se alternan en el lento rodar de los días. Mi diario consigna una serie de repeticiones de esas palabras. A veces, unos relámpagos por el norte, como los del día 21. Para evitar, en las calmas, el continuo vaivén

de la botavara de la mayor y la mesana, tengo colocada una contraescota. Repaso el velamen, reparo algunas partes, pues hay que tener en cuenta que no he reemplazado nada de la maniobra desde que salí de Buenos Aires. No obstante, el tiempo, los chubascos y el continuo trabajo han producido el lógico desgaste. Me encuentro muy satisfecho del material usado, y aunque efectúe algunos trabajos, no debo quejarme. Sólo lamento, a esta altura de mi navegación, que en tales tareas pierda un destornillador al construir con un cajón vacío un reparo para el compás, pues tenía la mala costumbre de apagar su luz cuando más la necesitaba. Era el único

destornillador que llevaba a bordo. Recuerdo el aprieto en que me colocó la citada costumbre de la lucecita del compás aquella terrible noche de las rompientes en la bahía de Aroza, en el viaje de 1932 desde Francia a la Argentina.

Los pájaros siguen llegando, como indicios de la tierra hacia la cual me dirijo. Lo que a ellos les significa horas de vuelo, a mí me insumirá largas jornadas de navegación. Y aunque parezca mentira, en estos días afloro aquellos otros de luchas en escenarios magníficos, impresionantes. En ellos, el viento propulsaba grandes cantidades de nubes densas, que embestían en líneas

sucesivas. El barco corría y una estupenda estela de espuma quedaba en popa, confundiéndose con las enormes olas. ¡Qué contraste con la actual navegación sin estela! En aquellos momentos vibraba la dramática emoción de la lucha en la cual se defendía la vida a cada minuto, aunque en lo más íntimo alentaba la seguridad de vencer, de subsistir contra el cataclismo desencadenado. La vista fija en un cable, en el velamen; el cálculo mental de si podría soportar la fuerte presión del huracán; la misma altura de las olas poco comunes y que no había visto ni en el mismo golfo de Gascuña en plena tempestad; todo aquello trocado ahora

por este andar despacioso, lánguido, contrario al de la «ruta infernal», me hacen pensar en que el mismo *Lehg* navega despechado. Barco hecho para mares bravios, no se aviene a esta navegación de damas. Yo lo comprendo y descargo mi impaciencia en el diario, en el que consigno tales sensaciones, al punto de que cuando amaga un temporal me retiro a la camareta, hastiado de falsas alarmas.

EN LA ÚLTIMA HORA

El domingo 28 entro en la última hora de longitud en mi carrera alrededor del mundo, pues ya tengo alcanzados los 90° de longitud oeste. Un ruido llega a mis oídos. En cubierta compruebo que se ha roto la driza de la mayor y la vela se encuentra caída. Un rato de trabajo y la suplanto por la de capa, con un aparejo de emergencia. Luego, al realizar los cálculos consiguientes, llego a la

conclusión de que he navegado 330° de l o s 360° que es el total de la circunferencia terrestre. Queda tan sólo un saldo de quince grados para llegar a destino, pero cuando me encuentre en Valparaíso deberé recorrer aún tres mil millas por la difícil ruta del cabo de Hornos para trasponer en realidad las setecientas que separan ese puerto de Buenos Aires. Esa caída de la mayor fue un anuncio, ya que pronto se insinúa un temporal del este, que llega a convertirse en furiosa tempestad. Tengo que arriar la vela de capa para tirar una bordada al sur. El viento pasa de los cien kilómetros por hora y en la mañana del lunes 29 había hecho, con tan poco

trapo, ciento ochenta y siete millas al sur. El barómetro se mantiene en 760°. La mayor parte del tiempo permanezco recostado en el interior de la camareta, pues afuera sería inútil estar. Al día siguiente, como el viento es contrario, pues sigue soplando del este con intensidad, unido a mi movimiento hacia el sur, me deriva rumbo al este. Por ello decido cambiar de bordo y tomar rumbo al norte. El barco cimbra, cruje. Los pantocazos se suceden y, pese a la necesidad que siento de ingerir algo caliente, el aparatito se niega a funcionar. Así llego a las cincuenta horas sin beber cosa alguna verdaderamente reconfortante. Tengo

que cambiar los mecheros al calentador, efectuar una tarea de paciencia en un estado febril. Cuatro horas insume ella. Luego, la taza de chocolate resulta tan exquisita, que parece que nunca lo tomaré tan rico.

El 1 de abril, el temporal se muestra generoso. Brinda una tregua, en la cual me es posible establecer la vela de capa. Reemprendo mi ruta rumbo al nordeste, mientras procuro reparar la avería sufrida por la vela mayor. Los vientos comienzan entonces a presentar variaciones. Los chubascos son frecuentes; la mar, antes tendida, ahora se vuelve corta, imprecisa, rompiendo de distintas direcciones. Dejo la latitud

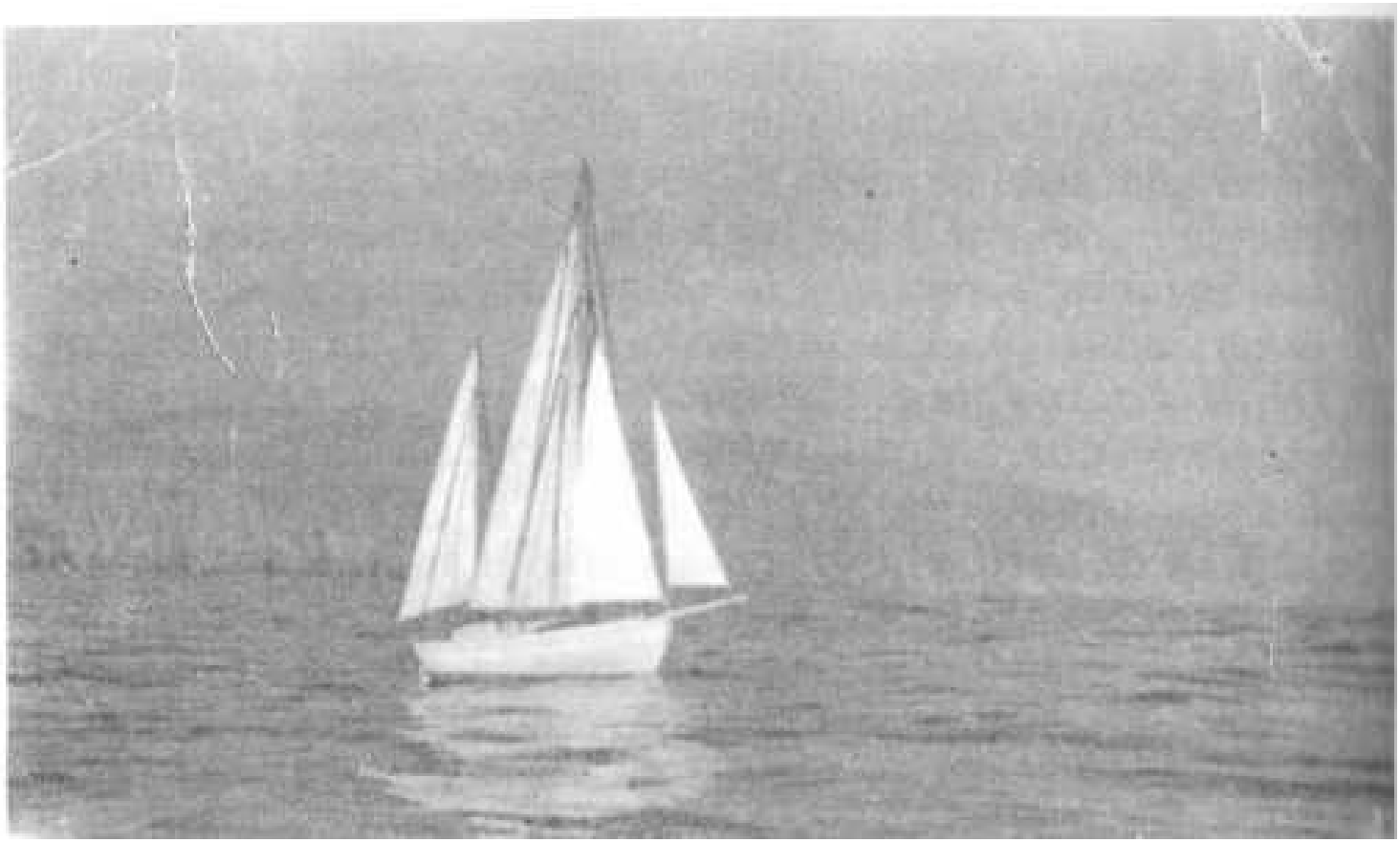
40° y me encuentro a unas cuatrocientas millas al este de la isla Mocha. El mar continúa en la misma forma, sin ser franco. La visibilidad es deficiente. Grandes masas de nubes y niebla envuelven el ambiente. La corriente de Humboldt es favorable y siento su influencia. El día 6 de abril, mi posición da 36° 07’ de latitud, la que, siguiendo en una línea hacia el este, atraviesa un pueblo de la provincia de Buenos Aires por mí muy conocido: Las Flores. La marcha es de setenta a noventa millas cada veinticuatro horas. Pese a todo, me aproximo a la tierra, a la costa de América. Es lo que interesa en el balance. Luego de un temporal, casi

siempre surge esa anhelada compensación.

Una masa de aire caliente procura desplazar a la fría que reina. Me encuentro precisamente en esa zona neutral que trae aparejada la calma. Por suerte, en la noche del día 8, la docilidad del timón me demuestra que zafó de ese lugar y penetra en uno de viento. Un cachalote inmenso se cruza en mi camino; casi produce una catástrofe. Cuando supuse inminente el encontronazo, con velocidad pasmosa desaparece bajo la quilla, llevándose mi susto y un gesto de agradecimiento. Con suma emoción me voy acercando a destino. Aguardo con impaciencia el

momento en que emerja por entre la niebla Punta Curaumillas. Un fuerte viento me toma al día siguiente, y juzgo que será el último. La madrugada del 10 es, lamentablemente, calma. El cielo, despejado después de aquel vendaval, toma a ser invadido por la niebla, cada vez más baja, al punto de que una cantidad de pájaros de los que no se alejan mucho de tierra demuestran hallarse extraviados. Algunos de ellos, sin energías, buscan reposo sobre el *Lehg II*. Son imprevistos invitados, a quienes debo servir. En mi calidad de dueño de casa, les alcanzo la comida. Pero lo que más extrañeza me causa es la ausencia total de tránsito de

embarcaciones, pese a encontrarme tan sólo a cuarenta y tres millas de la costa.



El *Lehg II* a poco de terminar el crucero por la «ruta imposible».

El domingo 11 de abril, a las ocho de la noche, al asomarme diviso por

proa, ligeramente a babor, después de setenta y un días de marcha sin haber visto tierra alguna, los pantallazos del faro de Punta Curaumillas. Indican que detrás se encuentra Valparaíso y confirman la exactitud de mi navegación. A la mañana siguiente, la costa surge ante mí, pero, con el viento débil, la marcha se retarda en el preciso instante en que la ansiedad aumenta. A eso de las diez de la mañana diviso por el lado norte dos barcas pesqueras, pero veo con pena que no se me aproximan. Más adelante, barcos provenientes del sur en demanda de puerto pasan de largo. Me entretengo contemplando la enorme vida en el mar, en el que pululan distintos

seres. Recién a mediodía logro doblar la punta del faro ayudado por un viento del sur. En ese instante, un yate a vela que iba hacia puerto propulsado por su máquina me insta a hacerle señas para llamar su atención, pero no soy advertido.

Voy aproximándome al puerto de Valparaíso, a América, a mi casa. Ondulaciones, sierras, edificios, bosques, toda una gama de colores se presenta ante mi vista, asociándose a un sentimiento de indescriptible alegría por encontrarme a un paso del continente americano. Al caer la noche y frente a Punta Ángeles, quedo encalmado y un grito de admiración brota de mi pecho.

Delante de mis ojos, un calado luminoso, como en un cuento de hadas, bordea ese magnífico anfiteatro que es la bahía de Valparaíso. Arrancando de Punta Curaumillas se extiende, con pequeñas variantes, hasta más allá de Viña del Mar. Pero no puedo avanzar. La costa se encuentra a cien metros y me está vedada. En el silencio de la noche, la marcha de los autobuses iluminados me transmite su rumor. El silbar de alguien, que creo es un muchacho, hace que me anime a pedirle un favor.

—¡Muchacho!… —grito.

El silbar se interrumpe. Al momento se reanuda.

—¿Me oís?

Nadie contesta. A poco, nuevamente el silbo.

—Hazme el favor: comunica a la Gobernación Marítima que me encuentro encalmado… A ver si puede venir un remolque…

El silbo parece quebrarse con mis palabras; el silencio hace de pausa y otra vez la tonadita. Es inútil. No llega a comprender que necesito de sus servicios. Abandono. Fumo nerviosamente, sin parar, y hasta contemplo el hilo del humo del cigarrillo para descubrir algunas brisas y su dirección. El velamen está fláccido; el *Lehg II* se balancea. Cercanas están las rompientes de la costa. Por proa

creo descubrir una roca. Pero… es una lancha que se dirige hacia mí. De a bordo me gritan:

—¿Era usted quien se encontraba al garete esta mañana?

—El mismo.

—Nos dijo el farero… Por eso venimos…

Al poco están a la banda. Es una lancha de Gobernación. La tripulan dos suboficiales. Me reconocen y cruzamos saludos emocionados. Los invito a bordo. Brindamos. Les obsequio un libro del viaje que hiciera con el *Lehg I*.

Mientras se desarrolla la escena, una brisa suplanta a la calma y el *Lehg II* se va llevando a la lancha alejándose de la

costa. Advertida la novedad, de la lancha me filan un cabo y se inicia el remolque, en tanto voy arriando el velamen. A las diez de la noche quedo fondeado junto al remolcador *León*. De inmediato, muchos marinos amigos suben a bordo, colaborando para dejar el barco en condiciones seguras. Me invitan a ir a tierra. Les digo que estoy impresentable. Iba vestido con mi chaqueta de marinero, un pantalón de aguas y botas de goma; estaba más «bucanero» que a la llegada a Sudáfrica.

—Está muy bien así —fue la contestación—. Total: de noche no lo verá mucha gente.

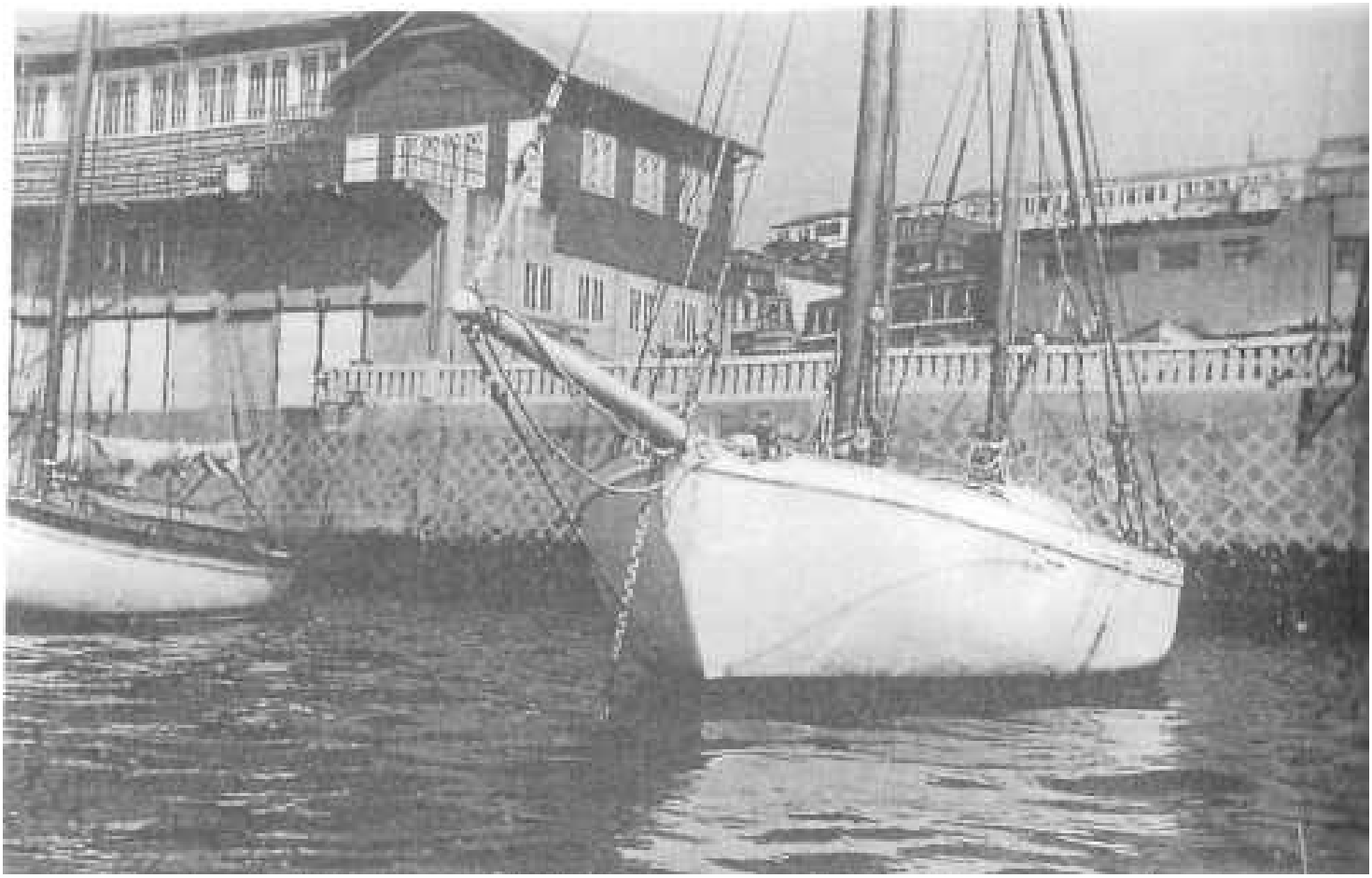
Atracamos con la lancha y bajo a

tierra en compañía de los dos suboficiales ya amigos. Percibo en ese momento la presencia de un oficial de la Marina de Chile, que me apresuro a saludar.

—Señor —le digo—, soy Vito Dumas.

Queda sorprendido. Me mira de pies a cabeza y observa a mis acompañantes, que están cuadrados militarmente. Pensará que me llevan preso. Le explico mi último puerto, Nueva Zelanda, y parece comprender algo.

Vito Dumas en Valparaíso, con su ropa hecha jirones en la lucha que ha sostenido con tres océanos. Aún debe pensar en la incógnita del temido cabo de Hornos.



El *Lehg II* amarrado al muelle en el puerto de Valparaíso, después de la etapa Nueva Zelanda-Chile.

Me felicita, aunque dudando, no muy seguro de sus palabras. Solicito permiso para retirarme. Es indudable, que ha quedado pensando.

Recorremos distintas callejuelas y vamos sucesivamente recalando en esos «puertos» llenos de botellas que se encuentran en todos los lugares próximos a la ribera. Conozco así la sopaipilla, el vino…, y a las tres de la mañana compruebo que la «marea» ha llegado al punto más alto. Ante el peligro de que desborde, solicito a mis acompañantes retornar a bordo. Quedan un tanto defraudados, pues faltaban aún dos «puertos» que conocer…

Llego a la cubierta del *Lehg II* y

creo buenamente que ha venido el momento de descansar. Mis amigos se alejan con la lancha, pero de a bordo del *León* alguien me dice:

—Buenas noches… Le vendrá bien una tacita de café antes de acostarse…

¿Para qué oponerse? Quizá tenga razón. Voy al A la luz de una vela, que juega sombras en una pequeña camareta, comenzamos a hilvanar recuerdos: puertos, fechas, nombres… Luego me hablan de la pesca de la ballena… Las horas ruedan y se acerca el nuevo día. Hemos quedado en que iré a dormir. Una hora tan sólo. Después ellos me traerán una cacerola y yo les prepararé un chocolate como se estila en el *Lehg*.

Cierro los ojos, cansados; el *Lehg II* me recuerda una cuna y quedo profundamente dormido.

REVELANDO UN SECRETO

Dije en el comienzo de mi relato que no desconocía la serie de vicisitudes que debía soportar para salir airoso de lo que yo mismo había dado en llamar la «ruta imposible». Admitía que serían enormes las dificultades, pero la realidad superó a la imaginación. No obstante, mis previsiones habían sido objeto de un plan de diez años de estudio. Suponía los riesgos y los

enfrentaba, pero un desastre no podía achacarse a imprevisión, alguna de mi parte. No disimulaba, por lo mismo, la inefable alegría que experimentaba ante el resultado de ese trabajo oscuro: el casco había sido reforzado hasta lo inimaginable; el velamen, confeccionado con tela elegida, demostraba ampliamente la exactitud de su diseño y la bondad de los materiales elegidos; el aparejo permitió afrontar los momentos más críticos con plena confianza. La ruta, la época, el promedio de velocidad, reafirmaban la precisión de mis cálculos. En nada de esto intervino el azar, sino el estudio. Sin embargo, al llegar a Valparaíso, mi alegría no

llegaba a ser completa. Una sombra cerraba el camino de regreso a Buenos Aires: el cabo de Hornos. De la cuantiosa cantidad de consejos y opiniones sobre el particular, sólo pequeña parte coincidía con lo por mí proyectado y que mantenía en riguroso secreto. Solamente lo revelaría en el supuesto caso de salir triunfante. Ahora puedo manifestarlo.

De acuerdo al derrotero argentino, una época era propicia para navegar en la zona del cabo de Hornos. Ella se produciría cuando la declinación del Sol llegaba a su punto máximo hacia el norte, dando así un margen de días que abarcaban el mes de jimio hasta el 15 de

julio. El promedio de vientos mermaba de intensidad en este período y el tiempo prometía posibilidades de realizar un buen viaje. Muchas veces, influido por los terroríficos vaticinios, en la quietud de mi habitación, repasaba los informes que yo poseía y sobre los cuales se basaban mis proyectos. Cada nuevo estudio reafirmaba mi convicción, desechando los malos presentimientos. Por eso, habiendo llegado el 11 de abril, disponía de muchos días para descansar, pues tenía resuelto zarpar a fines de mayo. Comprendo que las opiniones estaban muy bien inspiradas, pero yo debía ajustarme a mi plan, en el cual confiaba cada vez más. Recuerdo que

las palabras del capitán de navío chileno Enrique M. Cordovez coincidieron estrictamente con lo por mí previsto. Para él, tanto la ruta como la época elegidas eran las más adecuadas y aún más si fuera posible hallarme en la zona del cabo en plenilunio.

Una serie de agasajos se sucedió y el descanso fue relativo. Experimento una alegría intensa cada vez que recalo en un puerto; me invade un deseo de dejarme arrastrar por los amigos; nace en mí una especie de beatitud y observo como algo nuevo el problema humano después de tantas luchas. Me interesan las preocupaciones ajenas, el laberinto que el vivir de los demás les ha creado,

producto, acaso, del ambiente y de hallarse frente al mismo horizonte todos los días. Me encanta oírlos; sus preguntas son naturales, porque quieren interiorizarse de la experiencia de otro. A mi vez, deseo enfrascarme en sus problemas para olvidar los míos.

Me encontraba bien de salud. Prácticamente empapado durante la primera y segunda etapas, no sentía manifestación alguna de reuma. Soy un convencido de que mi estado general tan bueno se debía, más que nada, a mi limitada alimentación, a la sobriedad impuesta por las circunstancias, pues creo que el exceso es lo que acarrea tantos trastornos al género humano. Es

lema en medicina que mueren más por comer que por no comer.

Así, mientras los agasajos continuaban, los días iban rodando hacia el elegido para la partida. De ellos me habrían de quedar muy buenos recuerdos. No olvidaré la recepción en la Escuela Naval de Chile, en la que me cupo el honor de hablar en una sala que albergaba más de cuatrocientos cadetes y toda la plana mayor. Allí tuvo para mí una gentil atención el capitán de navío y director de la escuela señor Danilo Bassi G., quien al finalizar el acto me obsequió con un mástil en miniatura enarbolando el pabellón chileno y a su pie una plaqueta con una inscripción

alusiva a mi viaje. Las instituciones náuticas me ofrecieron un banquete en el Club Naval, nombrándome a la vez socio honorario. Otro tanto hizo el «Rotary Club» de Valparaíso. El Círculo de la Prensa me permitió confraternizar con los representantes del periodismo. La Liga Marítima de Chile me hizo la distinción de nombrarme socio honorario en un cariñoso cóctel. El presidente del centro de exalumnos de la Escuela de Pilotines, señor Alberto Aravena Espinoza, me ofreció una comida en nombre de la mencionada institución. Numerosos amigos me convidaban, entre ellos el doctor Mayer, quien me llevó a su quinta en Viña del

Mar. Allí, en la intimidad del hogar y en la paz de esa maravillosa floresta, escuchando música, me dijo:

—Amigo Vito: ¡qué sería de la vida si uno no tuviera este recanto!…

El almirante Kulchewsky me atendió en forma paternal y siempre que fui en su procura encontré una cordialidad inalterable. A su gentileza se debió que e l *Lehg II* fuera izado a tierra y reparado en los arsenales de marina del país hermano. Fue la primera vez en todo el viaje que mi barco salía del agua. Se le repasó completamente y se renovaron los cables que no estuvieran en condiciones de resistir la ruda prueba a que serían sometidos en la última

etapa. En el Departamento de Navegación se reparó mi cronómetro, que había sufrido los efectos de la humedad. La bitácora me fue devuelta como nueva. Se me obsequió con una serie de cartas de navegación relacionadas con la ruta a emprender. De Buenos Aires llegó a mi poder un traje de aguas, botas altas de goma, pues las que tenía ya presentaban serios deterioros, y un compás para controlar la marcha desde el interior de la camareta, llamado «soplón». En la playa Con-Con pasé una noche muy agradable con la familia Betteley, gustando los platos regionales a base de mariscos. En fin, me sería largo enumerar la serie de

festejos, y ha de perdonárseme que en las menciones a mis estadas en los diferentes puertos omita algunos nombres que se me extraviaron.

En la mañana del 30 de mayo de 1943, en Valparaíso, la tripulación del buque-escuela chileno *Baquedano* realiza los toques finales al *Lehg II*.

El 25 de mayo me dirigí a Santiago y, en la fiesta que daba la embajada argentina conmemorando la fecha patria, tuve oportunidad de agradecer personalmente al excelentísimo señor presidente de la república de Chile, doctor Ríos, y al señor ministro de Marina, las atenciones que se habían tenido para conmigo. Por la noche cené con la familia del embajador argentino, doctor Carlos Guiraldes, y los respectivos agregados, en una placentera

reunión. Al día siguiente, en el «Rotary» de Santiago se me brindaron nuevas muestras de amistad, en las que se hallaba presente el insigne guitarrista español Andrés Segovia. Al agradecer ese acto expresé que no era posible oponerle al mar una violencia de mi parte superior a la suya, ni al huracán contrarrestar con el aire que yo podía emitir con mis pulmones; sólo era factible la realización del viaje con una fe inquebrantable en Dios y una sensibilidad para dirigir al barco semejante, en cierto modo, a la que tenía Segovia en sus manos al tratar su instrumento. Al agradecerme Segovia esa referencia, me preguntó en privado:

—¿Usted toca la guitarra?

—Un poco… y mal —le contesté.

—¿Verdad que es una gran compañera? —inquirió—. Muy buena —fue mi respuesta.

—Que esto… no lo sepa nadie —expresó cerrando el breve diálogo.

LA RUTA DE LA MUERTE

Bien temprano, el domingo 30 de mayo fui a misa. Luego dirigí mis pasos al hotel, a retirar mis petates. Era la primera vez en todo mi crucero que había trocado la «conejera» por una cama. La ciudad estaba aquietada y el sol aún no asomaba tras las montañas cuando llegué a bordo del *Lehg II*. Estaba amarrado a popa de la corbeta *General Baquedano*, barco-escuela al

que fui invitado muchas veces. Ayudado por amigos del «Yacht Club», fui aclarando mi estiba: vinos, licores, galletitas, conservas de pescado en cantidad… Todo significaba un desquite a un pasado no muy opulento en ese sentido. Debía recorrer tras mil millas para llegar a destino, y conducía provisiones para navegar más de medio año. Se trataba de la etapa más corta, pero también la más macabra. Cook, Bougainville y todos los que habían navegado por esas regiones lo atestiguaban en sus relatos. Hansen, el único solitario que lograra doblar el cabo de Hornos en ruta hacia el oeste, yacía en las profundidades de la costa

de Ancud. Sólo se encontraron restos de su barco sobre las rocas. Bernicot y Slocum prefirieron internarse por el estrecho de Magallanes.

En la cabina del *Lehg II*, días antes de iniciar el viaje por la «ruta imposible» enfrentando los «cuarenta bramadores», vientos así llamados por su terrible fuerza.

Sabía yo que una fuerte corriente del oeste se estrella sobre la costa entre los 37° y los 50° de latitud sur, para luego remontarse un brazo hacia el sur y otro rumbo al norte. El peligro reside en ser sorprendido por un temporal del oeste que se mantenga por un par de días, y no teniendo el navegante la precaución de dar un buen reparo a la costa, fatalmente el barco a vela y con sólo un tripulante, a la larga es estrellado sobre ella. Por eso, de acuerdo a mi plan, tenía que

seguir la ruta de los antiguos clíperes, y era también una de las razones por la cual, contra todos mis deseos, no podía recalar en Valdivia, de donde el «Yacht Club» había reclamado mi presencia.

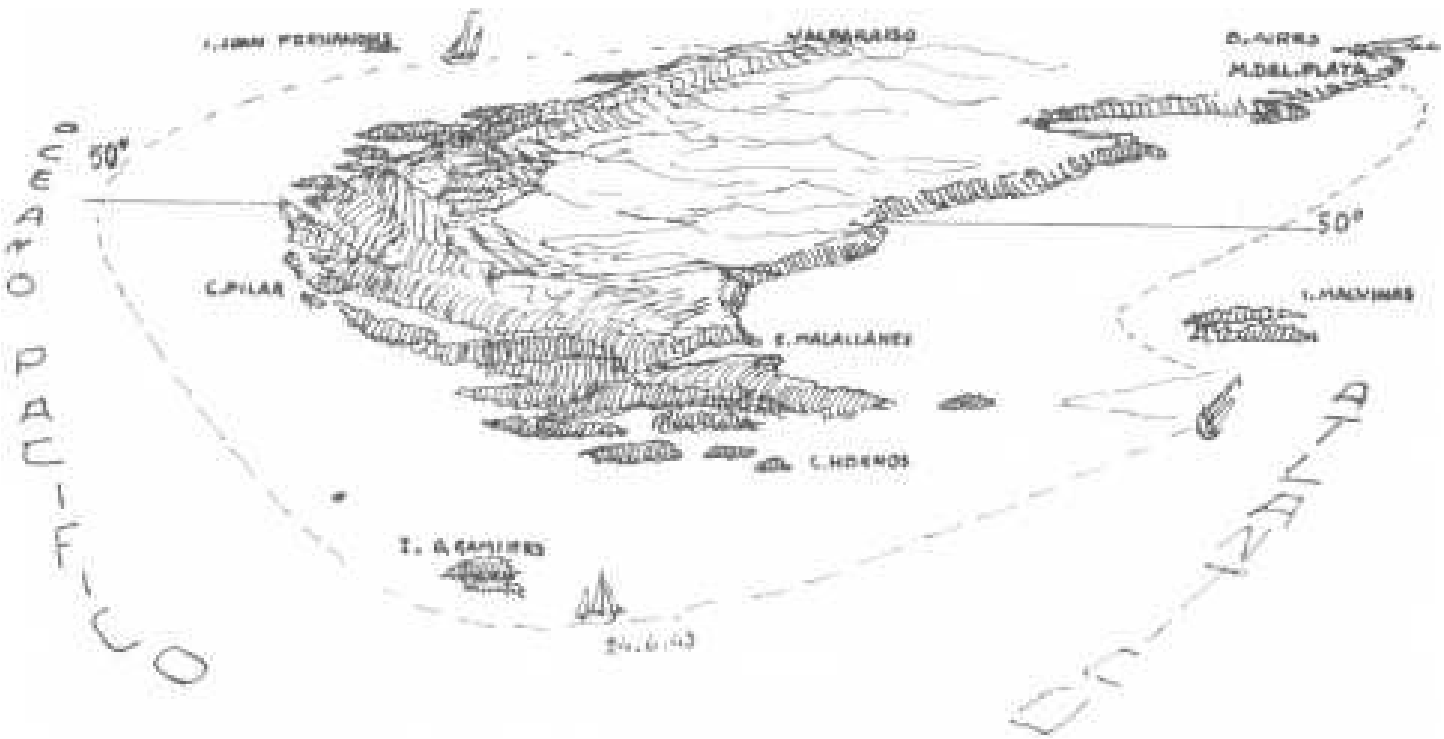
Interrumpía mi trabajo para saludar a amigos que concurrían a presenciar los pormenores de la salida, muchos convencidos de que no me verían jamás. A las diez de la mañana todo estaba pronto: mesana, mayor, trinquetilla y foque. Me dirigí a la corbeta *General Baquedano*, en donde se encontraban, para darme los últimos adioses, presidentes de los clubes náuticos, el cónsul argentino, señor Gaché, y el jefe y oficiales de la aludida corbeta. Al

retirarme reparé en la plaqueta que los cadetes y oficiales de la Armada de Chile habían donado a ese barco-escuela y que dice así: «Crucé los mares llevando en mi estela la plegaria de las madres de Chile y en mis trapos al viento el espíritu recio e indomable de la patria».

Soplaba muy poco viento. El amigo Weddod comenzó la tarea de remolque llevando a su bordo otras personas con las que había compartido amables horas. Fuimos sorteando los barcos allí fondeados y torné a ver uno que llamaba poderosamente mi atención aunque no estuviera en mi ruta. Se trataba de un voluminoso cinco mástiles canadiense.

Hacía tiempo que se hallaba en ese lugar. Era una especie de sombra negra para mí, un anticipo de las cosas que podrían acontecer en el lejano sur. Ese velero, cargado de madera, intentó doblar el cabo de Hornos, pero los temporales resintieron a tal extremo su casco, que las vías de agua hicieron peligrar su estabilidad. Su capitán, ante el posible naufragio, decidió desistir de su intento, retornando a Valparaíso, mientras su tripulación trabajaba afanosamente achicando el agua que inundaba el barco. ¿No me sucedería algo parecido? Los rostros sombríos de los amigos, que no alcanzaban a iluminar sonrisas forzadas pese a sus

deseos de fortalecer mi confianza; las cosas que se me habían dicho instándome a abandonar tal empresa, y ese velero allí, no eran expresiones de los buenos augurios que debe acompañar toda partida.



Cuarta etapa. La «ruta imposible»: Valparaíso-Mar del Plata, doblando el cabo de Hornos.

Sabía que el problema se insinuaría al recorrer la primera milla. Es cuando uno debe bastarse a sí mismo, mantener la línea de conducta a seguir y evitar la influencia exterior, única forma de lograr vencer a veces lo imposible. Bien pronto quedó a popa la escollera. Al reparo y desde el punto en que me encontraba dirigí una mirada cariñosa a la gallarda corbeta *General Baquedano*. Mi amigo el brigadier Sergio Figueroa me recomendó antes de zarpar que volviera la vista hacia la Escuela Naval, en donde estaría establecido un saludo con las señales del código, las que apenas logré divisar en la distancia.

El remolque me abandona a las

cuatro de la tarde con muy poco viento, que sopla del oeste. Doy un bordo hacia el norte una cuarta al noroeste, para abrirme de Punta Caraumillas. El barómetro está en 770°, la temperatura es de quince grados y la humedad del ochenta y ocho por ciento. Al caer la tarde, el viento ronda un poco al sudoeste. El sol baña la costa, que muestra su hermoso colorido. De Punta Ángeles hacia el este forma un saco la bahía de Valparaíso; se extiende luego hacia el norte, presentando a las montañas veladas por la niebla, que se funde en un celeste claro como el cielo. Aún logro distinguir los barcos fondeados. Dejo un puerto más en mi

larga vida de marino. Sólo que en esta ocasión el rumbo es hacia la incógnita del cabo de Hornos. ¿Qué me deparará el mañana?

Muere el día lentamente y el sol baja en un cielo sin nubes. A popa, en el fondo de las montañas tras la costa, asoma un pico elevado: es el Aconcagua. Se ha puesto el sol.

Al descender a mi camareta y encontrarme nuevamente solo en mi barco después de más de un mes, no puedo reprimir el impulso de besar el mamparo. El cariño que siento por este compañero de aventuras es inmenso. Por instantes soy un extraño. Al rato me compenetro tanto, que me parecen sueño

los hermosos días transcurridos en Valparaíso, tierra de eterna primavera. Extrañas y diversas sus construcciones, callejuelas empinadas dibujan curvas inverosímiles por la ladera de las sierras; vetustas casuchas del tiempo romántico de la colonia se codean con las modernas; la ciudad tiene un poco de cada país; Valparaíso es único.

El lunes 31 todavía consigo ver la costa por el oeste, casi borrada por el conjunto de nubes bajas y nieblas que se fueron acumulando durante la noche. La corriente ha podido más que el escaso viento y me ha derivado hacia el norte. Mi rumbo es hacia el oeste. A unas cinco millas a sotavento y en demanda

de Valparaíso navega un pailebot que viene de la isla Juan Fernández. Mi situación al fin de esa jornada es de 33° 10' sur y 17° 30' oeste. Me llama la atención un ruido como de mar al romper, y lo curioso es que existe calma. El rumor, descubro, se debe a una enorme cantidad de delfines que vienen hacia el *Lehg II*.

Dumas, listo para enfrentarse al duro clima.

El 1 de junio, la mar sigue llana, sin rizos, con chubascos casi fijos. El viento ronda al noroeste sin mayor intensidad. Recién por la noche, el barco deja tras de sí una estela luminosa. Ahora camina bien. El día 2, el viento va aumentando y, como es franco, aprovecho para dormir. Recién al día siguiente ronda al sur, para desplazarse un poco al sudoeste. La humedad es grande y ya llevo recorridas doscientas cuarenta millas. Voy ciñendo con mi rumbo siempre hacia el oeste. Las olas, de vez en cuando, rompen en cubierta. Todavía

no aclaró cuando por proa descubro un resplandor. Proviene de la isla Juan Fernández, hogar de Robinsón Crusoe. Me voy aproximando, pero no logro distinguir absolutamente nada, porque la visibilidad es malísima.

Una vía en la popa, que no puedo localizar, hace que el agua se filtre lentamente. Mi preocupación no es por la cantidad, sino porque si en este tiempo manejable filtra, cuando encuentre dificultades puede serme de mucho cuidado. Por eso busco la vía con minuciosidad, pero sin conseguir ubicarla. El 4 de jimio, al situarme en 34° 58' sur y 77° 15’ oeste, comienzo a derivar al sudoeste. Tal rumbo me

permite alejarme aún más de la costa y llegar a altas latitudes. El viento, el día 5, sé presenta bastante franco, pues sopla del sursudeste. No puedo dejar las nubes que en capas sucesivas se agrupan a lo largo de la costa debido a lo escarpado del continente, que no pueden trasponer. Forman así una barrera que se ensancha a más de cuatrocientas millas de la costa. La zona en la cual voy navegando es en la que imperan los chubascos, vientos variables, escasa visibilidad y otros inconvenientes, resultando muchas veces dificultosa la tarea de tomar una altura de sol. Algunos albatros se dejan ver aunque no sea ésta su latitud de vuelo, y aumentan a medida

que me voy internando hacia el sudoeste. En realidad, hasta ahora son escasos los momentos en que timoneo. Casi todo el tiempo lo paso descansando en el interior de la camareta. El barco se comporta muy bien con viento de ceñida y a un largo. Como los predominantes obligan más a la ceñida, de continuar así, muy pocos serán los días que me obliguen a estar en el timón.

El escenario de cabo de Hornos se va insinuando gradualmente. El zumbido del viento es el clásico de los «cuarenta bramadores» de la sierra sin fin; las densas nieblas suelen dejarme sumido en la oscuridad. Pero no influyen mayormente en mi estado de ánimo,

porque siempre espero algo más, aguardo nuevas sorpresas a las muchas experimentadas. Si al iniciar mi viaje alrededor del mundo hubiera tomado la ruta del cabo de Hornos, lo que me va aconteciendo me habría significado fuerte impresión y largos momentos de inquietud, pero vengo hasta aquí luego de un montón de contrariedades y sufrimientos que me hacen el efecto ya mencionado: esperar siempre más. Todo lo que se presenta lo voy comparando, y llego a la conclusión de que estos días son equivalentes a los más tranquilos del océano índico. La única diferencia notable es la irregularidad de la marejada, debido al escaso fondo.

El 9 de junio, el viento toma los caracteres de un temporal. Como llevo varios días muy descansados, estoy timoneando. El barómetro ha bajado diez grados. Durante el día estuve capeando el oleaje, pero al llegar la noche, con la falta absoluta de visibilidad y esta maldita bitácora que tiende a apagarse, no puedo realizar ese trabajo, y, al desviarme de mi ruta, una ola que viene rugiendo se desploma sobre mí y el *Lehg II*. Es tan violento el golpe que recibo y me toma tan de sorpresa, que quedo sin aire. El barco y yo estamos bajo la ola. No puedo respirar. Siento la asfixia. Los segundos son interminables. Manoteo el mástil de

la mesana para no ser despedido al mar. Lentamente, con una desgarradora lentitud, el barco emerge conmigo. Respiro hondo. ¡Maldita bitácora, que ha agregado una más a su larga lista de fechorías! Siento tal indignación, que arrío la mayor por primera vez y me voy a dormir.

El día 10 establezco nuevamente la mayor. Como mi navegación es de ceñida, las olas barren de continuo la cubierta y resulta imposible hacer trabajo alguno sin ser completamente empapado. Tan sólo en la timonera y al reparo de la chubasquera que hice construir en Chile consigo un relativo confort, si así puede llamársele. El

viento y el mar se hacen sentir, pero el *Lehg II* avanza imperturbable. Es lo que interesa. El frío también va llegando. Es de cinco grados en los actuales momentos. Resulta inútil mantenerse timoneando, pues las manos durante muy escaso tiempo pueden permanecer a la intemperie. Tan es así, que el día 12 de junio, al arriar la vela mayor y establecer la de capa, una vez ya en la camareta, comienzo a encender fósforos, para que la llama caliente los endurecidos dedos. Pero transcurren diez segundos largos antes de que sienta el calor.

El barco trabaja pesadamente en la ceñida y las sacudidas lo hacen cimbrar

de continuo. Se estremece, trepida, cruje en el áspero mar.

Estoy en los 44° de latitud sur y 82° 45’ oeste de longitud. He tenido que reducir el margen que me separaba de la costa y que era de poco más de cuatrocientas millas, por influjo del viento sur que ha soplado en las últimas veinticuatro horas. El día 14 me encuentro a la altura del golfo de Peñas. Cada tres horas debo achicar. No he podido encontrar la vía.

El granizo azota. Las nubes son rastreras. La situación va empeorando a medida que transcurre el tiempo. El 14 alcanzo la latitud 47° sur. Me faltan diez grados para sobrepasar la del cabo de

Hornos. Las olas rompen y se desploman con estrépito en cubierta. Al atardecer me encuentro en la camareta, porque es ingrato permanecer fuera, pues no se trata de una navegación de vientos alisios, de trópicos, en los que uno desea un chaparrón. Aquí, la ropa que se moja debe ser ubicada en la camareta, que da la sensación de tienda. En un hilo que la atraviesa he colgado algunas prendas, pero no se secan. Los días son cortos, el sol apenas se eleva sobre el horizonte. Estoy harto de consignar el repetido chubasco, la rítmica ola, cuando algo raro me impulsa a dar un vistazo afuera. ¿Quién me determina a ello? No lo sé. Es una de

las tantas cosas extrañas que suceden a los hombres de mar. Hay como presentimientos inexplicables o que escapan a la explicación que es posible hallar con la inteligencia y discernimiento que se posee. Salgo… y un barco de guerra norteamericano, que se dirige hacia el sur, va dando tumbos con la marejada. Somos dos que estamos mojando la cubierta. Pero es imposible hacernos señas. El barco de guerra y el *Lehg II* continúan sus rumbos, cada uno con diferente misión.

Como el margen de seguridad se había acortado por la persistencia del viento sur y me llevaba sobre la costa, cambio de rumbo hacia el oeste

encontrándome a los 80° de longitud. Arrío la vela de capa para no hacer mucho camino. El día 16 y encontrándome en longitud 82° 30’ oeste y 48° 02’ sur de latitud, como el viento ronda al sudoeste, dirijo mi proa al sur. El «soplón» que tengo en mi camareta acusa gran variación, producida por la proximidad de metales. Sus patitas, por efecto de los bandazos, están rotas y ya no me servirá, porque no encuentro la forma de afirmarlo. Se produce entonces una tregua después de seis días de tempestad. Establezco nuevamente la vela de capa.

Me separan unas seiscientas millas del cabo de Hornos. Es el momento de

estudiar las distintas situaciones que podrán presentarse cuando me halle en la temible zona. Repaso el problema en todos sus posibles aspectos y extraigo la solución más lógica de cada uno de ellos. Voy consolidando, merced a esos estudios, mi plan de navegación.

Es tan intenso el frío, que no puedo tener ni una pequeña parte de la cara expuesta a la intemperie, pues a la temperatura baja se agrega el viento y el granizo, que castigan sin piedad. Mis singladuras son de ciento veinte millas de promedio diario. En la noche del 18 de junio, a ciento ochenta millas al este, se halla el cabo Pilar, entrada del estrecho de Magallanes. No me tienta.

Me he propuesto ir por el cabo de Hornos, y no habrá tempestad ni riesgo que modifique mi pensamiento.

Estoy pronto para cualquier emergencia aunque no me halle en el timón. No se me escapa un solo detalle.

He engrasado los guantes para que el agua de mar no los inutilice; lo mismo hago con mi ropa de aguas; he preparado una alimentación de emergencia a base de chocolate, conservas y galleta, por si me sorprendiera un temporal que no me permitiese abandonar el timón durante varios días en los que deberé navegar próximo a la isla Diego Ramírez, que se encuentra a unas treinta millas al sur del cabo y que, como carece de luz alguna,

me obligaría a una atención constante. Para vencer al sueño llevo sulfato de benzedrina. Nada queda librado al azar. Todo es cálculo, previsión, estudio. Vigilo atentamente maniobra y aparejo, para reponer si el desgaste no me diera la seguridad de que pueden soportar lo imprevisto. Como las botas están empapadas, buscando la manera de quitarles la humedad interior, que aumenta el frío a que están sometidos mis pies y mis piernas, he ideado colocarles un farol encendido en su interior, y parece que la idea no es equivocada.

EN BUSCA DEL ATLÁNTICO

Voy derivando hacia la costa. Me encuentro navegando ahora en la zona de los icebergs, los témpanos de hielo. Gran cantidad de pájaros revolotean a la búsqueda de alimentos. La temperatura en el interior de la camareta, que se mantiene herméticamente cerrada, es de cinco grados. Mi posición el día 20 es 78° 15’ oeste y 54° sur. A cuatrocientas millas al este una cuarta al sudeste se

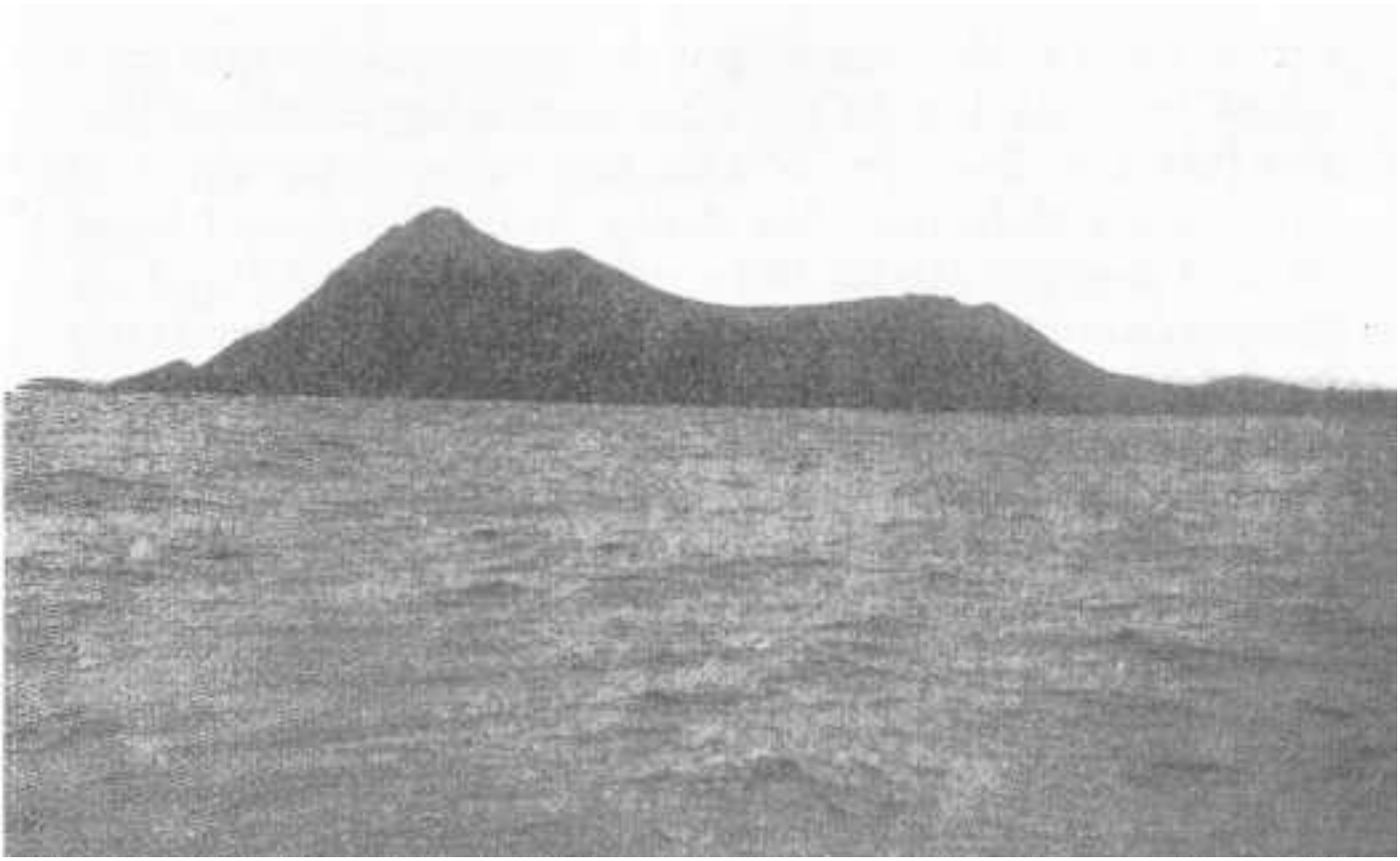
encuentra el cabo de Hornos. Se acerca, se acerca. Dos días después se desata un temporal del norte que me obliga a arriar la vela de capa en la noche. Ya mi rumbo es francamente al este. Voy en demanda del océano Atlántico, que va a hacer un año comencé a surcar. Es el 23 de junio. El viento es recio y sopla del sudoeste. La enorme mar de fondo que viene del inmenso Pacífico me ayuda en la marcha hacia el este. Me encuentro a 56° 23' de latitud sur y 71° 30' de longitud oeste. El viento sopla a ochenta kilómetros por hora. El *Lehg II* continúa con su vela mesana, de capa, tranquetilla y un tormentín de proa. Estoy próximo a la «ratonera» y me ha dado por

timonear. Por el lado del nordeste, a las cinco de la tarde, diviso Tierra del Fuego, y, francamente, si éstas son las olas máximas con el viento respetable que está soplando, puedo dormir tranquilo, porque no es lo que yo esperaba. Quizás estuve exagerado en pensar lo que aguardaba; es posible que mi imaginación, pequeña en el índico, haya sido aquí exuberante. No puedo negar que el viento es fuerte; las olas vienen encapillando, pero el *II* se defiende perfectamente, sin peligrar en momento alguno. ¡Cuánto debo de haber sufrido para llegar a esta conclusión! Es indudable que estoy en la «ruta de la muerte». Por respeto a aquellos

esforzados marinos de la antigua España y otros que han sucumbido en estas desoladas regiones, debo aceptar que el peligro existe. Sin embargo, delante de mí parece que surgiera una calma. Así se me ocurre. Como he venido esperando más y más, como ninguna dificultad me ha parecido insalvable, como en ese aguardar de lo imposible llegué a pensar mucho en la muerte, a la que parecía ir en su búsqueda, es muy factible que lo grande no me sea tanto y cometa alguna irreverencia. Es, en realidad, el recuerdo del índico el que achica todos los escenarios, atenúa los peligros, les resta valor a las dificultades.

A la caída de la tarde voy dejando la zona de viento, para penetrar en una de más calma y cielo despejado. Por el sur se advierte como un resplandor blancuzco, reflejo de los hielos de la zona polar. La corriente me empuja hacia el este. A mediodía del día 24, el viento comienza a soplar del norte. Los cormoranes, en gran cantidad se aproximan con curiosidad a mi barco. Son tan escasos los que navegan por estas latitudes, que les resulta extraña mi presencia. La posición del *Lehg II* es 57° 10’ de latitud sur y 70° de longitud oeste, vale decir, noventa millas más y estaré al sur del cabo de Hornos. En la noche, el viento del norte es ya de

temporal. Sólo de tanto en tanto me asomo al exterior para intentar descubrir algo por la proa.



El famoso cabo de Hornos. Es una isla bañada por un mar furioso que infundió respeto a los más audaces marinos de todos los tiempos.

Es medianoche y, de acuerdo a la velocidad a que voy navegando, el cabo de Hornos se encuentra a mi través. El viento y la mar son fuertes. Dentro del barco es necesario estar afirmado para no irse contra un mamparo. A la luz de una pequeña lámpara de queroseno, me encuentro sentado procurando poner en condiciones de prestar servicios el «soplón», cuando una sacudida terrible me despide violentamente, yendo a estrellar mi cara próximo a un ojo de buey de la banda opuesta a la cual me encontraba. El dolor es terrible. Me siento atontado y advierto que la sangre mana abundantemente de mi nariz. A tientas tomo una cantidad de algodón y

la aplico a mi cara, para evitar mayor hemorragia. Maltrecho y dolorido, me echo en un rincón del piso. Espero unos minutos para reaccionar. No sé exactamente lo que acontece. Temo que me haya roto el frontal. En ese caso, ¿qué haré? En mi semiinconsciencia, alcanzo a medir la situación, a pesar las funestas consecuencias que pueden acarrear a mi persona mientras el barco va navegando. Comienzo a realizar una especie de exploración por el maxilar. Los dedos van palpando posibles fracturas. Un descanso. Las manos están ensangrentadas. El mentón nada ha sufrido. El dolor sigue siendo fuerte, pero la mente va retomando lucidez.

Nueva exploración ascendente. Al tocar la nariz, noto que juega exageradamente. Palpo el tabique. El dolor ahora es más fuerte. Está fracturado. Pienso, satisfecho: «Eso no es nada». Me decido por lo peor, por lo que más temo: los ojos. Los palpo. ¡Qué sensación de alivio! Están intactos. Por ese lado no hay peligro. Continúa el arqueo: en el frontal, los dedos tropiezan con el labio de una herida. Media hora más, media hora larga, la sangre comienza a coagularse… y el cabo de Hornos me ha hecho pagar su peaje. A la velocidad que navega el *Lehg II*, calculo que debe de estar ligeramente en popa.

Durante el resto de la noche sopla

persistentemente y con furia del norte, pero al amanecer del 25 calma un tanto y ronda al sudoeste. No logro ver rastro alguno de tierra; sólo las nubes que se agolpan por el norte indican su existencia. La relativa calma es aprovechada para achicar y realizo una escapada para saber qué dice el espejo. Mi cara está algo deformada por la sangre coagulada y la correspondiente hinchazón. Eso no es nada. Ya navego en aguas del Atlántico.

MIRANDO A POPA

Ha transcurrido el día 25 navegando lentamente con tormentín, trinquetilla, vela de capa y mesana. Parece que olvidé algo. Recién en este instante se me ocurre mirar a popa. ¿Qué es lo que ha quedado allí? Un nombre: cabo de Hornos, de fama siniestra.

¡Qué terrible significado el de estas pocas palabras: cabo de Hornos! ¡Qué cementerio espantoso habrá debajo de este mar que bulle! Al frío del ambiente se une el del miedo que produce. Todo

parece llamar a lo hondo. No sé por qué, pero se me ocurre que existen imanes que atraen, que tiran hacia abajo. Si tuviera más madera bajo mis pies, me calmaría yendo de un lado a otro. Pero no puedo andar, no puedo dejar de pensar. No es el temporal, es algo así como la leyenda, como el recuerdo de lo que se ha escuchado y se ha leído. Hay temporal, sí, lo hay, pero es otra cosa la que flota en este ambiente aterrador. Estoy tratando de desentrañar la incógnita de si éste será el último momento para razonar. Quizá dentro de unos segundos todo se haya terminado. Mientras tanto, la pequeña luz que irradia mi farol me obliga a mirar con

cariño a estas maderas trabajadas que antes pertenecieron a un árbol. Pienso en que mejor estaban en tierra, cuando vivían. Si ellas tuviesen alma, renegarían de este presente al que las estoy exponiendo. Todo ha sido como una escala; fui ascendiendo, escalón a escalón, hasta encontrarme aquí. Aquí, cerca del cabo de Hornos. Si cuando muchacho me hubiesen dicho que alguna vez me encontraría donde me hallo, jamás lo hubiera creído. Tornan a sonar en mis oídos y con una sonoridad opaca, como si viniera del fondo del mar o de lo alto del cielo, esas palabras que constituyen una verdad y que entonces no llegaba a comprender ni quería

admitir: «¿No le convendría más dejar el libro de navegación aquí? Sería una pena que se perdiera». Me lo decían en Valparaíso con algunos rodeos, con voz que quería ser persuasiva y a la vez no impresionarme. Pero no escapaba en esos momentos a mi análisis todo lo que se me insinuaba. Quería saberlo todo, todo lo malo que se hubiera sufrido en el cabo de Hornos. En mi estante, el que tengo aquí cerquita, están los libros de Cook, de Bougainville y de otros navegantes, libros que he leído y releído. Recuerdo la admiración que me produjo la noticia de que Al Hansen había logrado doblar el cabo, admiración que se truncó poco después

en un terrible final. No había podido sustraerse al signo que impera entre los 50° del Pacífico y los 50° del Atlántico.

Sufrí en carne propia sólo pensar, antes de este momento, la odisea de tener que doblarlo. Era la única forma de volver a puerto. No admitía otra. Me había convertido en un jugador empedernido: o todo o nada. Y en estos segundos alargados de impaciencia y de angustia estoy colocando sobre el verde tapete de la vida mi última carta. Si el hado me es adverso, será fácil decir: «También es una locura el haberlo enfrentado». Pero… ¿si me resulta favorable?… Quizá llegue esa esperanza de los que no pudieron; acaso los que

han sucumbido me estén ayudando. Quizá no me encuentre tan solo como pienso; posiblemente, todos los marinos de todas las latitudes sean los espectadores de esta lucha de borrasca y tinieblas. Acaso las tinieblas se intensifiquen, se hagan más densas y ya la luz del farol deje de brillar ante mis ojos, cuyos párpados se aprieten en un postrer instante para no ver nada más y nunca más. Esta luz que casi no necesito es mi compañera visible, es mi defensa ante el caos. Sintetiza la vida.

¡Cuántos marinos, cuántos que por los azares de la vida han debido sufrir sus consecuencias al viajar por estos lugares! ¿Qué es lo que siento? ¿Cómo

podría transmitir la emoción del primer hombre que lo ha doblado solo y aún vive? Aquí, junto a mí, hay un marino que fue. ¡Qué alegría cuando acudió a visitarme y estampó su firma en este mamparo! Era una tarde de sol del año 1934. Ponderaba el trabajo de mi *Lehg II*, en construcción. Me contaba de su madre, que había quedado allá lejos, en los fiordos de Noruega. Narraba sus proyectos. Parecía mentira que, con la voluntad y optimismo que trasuntaba, pudiera terminar así. Ha quedado allá, a mis espaldas. Es Al Hansen. Pena grande que no haya vivido, para poder contar, con más propiedad que yo, lo que ha sentido al doblar este cabo.

Sinceramente, en el presente instante gozo de un privilegio. Pero… ¿qué significa el citado privilegio si, luego de haber realizado las fantásticas singladuras de cuatro mil doscientas, siete mil cuatrocientas y cinco mil cuatrocientas millas, me faltan mil para abrazar a mi madre? Son muchas millas, que se alargan cruelmente. Pero mirando a popa y considerando las que han quedado atrás, lloro de alegría. Debo avanzar más. Avanzar siempre. Pero el viento está de proa; hay que recurrir a los bordos, a esa línea en zigzag que insume muchas millas para adelantar unas pocas.

El frío es intenso, aumentado afuera

por el viento y los chubascos; pero en esa zona no llega a congelarse el agua porque las corrientes cálidas del Pacífico lo impiden. Poco se puede estar al timón, y como navego de ceñida, el agua moja de continuo la cubierta. El mismo trabajo de pescar el sol para situarme resulta todo un problema, pues en la meridiana sólo se eleva a nueve grados. Casi se le divisa en el horizonte. Consigo, no obstante, situarme, el 26 de junio, en los 61° 30' de longitud oeste y 45° 56’ de latitud sur, dejando así una zona que tiene el veintiuno por ciento de temporales con vientos de fuerza 8. En la que ahora estoy navegando, los temporales alcanzan el diecisiete por

ciento. Como me encuentro a unas noventa millas al este de las islas de los Estados, decido en la noche cambiar de bordo y hacer proa a tierra. Mi finalidad consiste en zafar la marejada irregular que produce el banco Burdwood.

En su escala en Buenos Aires, el navegante

solitario noruego Al Hansen fue agasajado por su colega argentino. Hansen sucumbió en las costas del archipiélago Chiloé, Pacífico sur. El perro y el gato fueron compañeros de Al Hansen en la trágica aventura.

Me molestan las heridas de la boca y sangran cada vez que intento comer. Ya en el atardecer del 27 y a la vista de un lobo marino, luego de haber navegado sin visibilidad alguna con el cielo encapotado, vuelvo a virar, a fin de no allegarme a la isla ya mencionada, pues la presencia de ese lobo indica su cercanía. Son tan peligrosas las inmediaciones y tan intensa la marejada, que conviene darle un reparo de veinte

millas. El día siguiente me sorprende navegando sobre el banco, que no he podido evitar. Las sacudidas son violentas y comienza a nevar. Me preocupa la falta de una situación que me permita saber a qué atenerme con respecto a la distancia que me separa de las islas Malvinas, pues despiden unas islas al sur de ellas, como la de Beauchene y el banco Mintay. No quiero dejar al oeste las Malvinas, porque me obligaría a un amplio rodeo, en el cual la corriente me llevaría hacia el centro del Atlántico. Al viento y al mar los estoy trabajando, pero el problema consiste en mi situación, ya que me veo en la obligación de navegar de estima.

Ya hace un año que partí de mi patria y recién cruzo el meridiano 60°. ¡Cuántas cosas en un año! Pero todos los días son millas menos y millas más; quedan en popa y acortan la distancia. Por suerte, a la caída de la tarde, el viento tiene tendencia a rondar un poco al oeste. La noche transcurre con muchas preocupaciones ante la posibilidad de una desagradable sorpresa. Me encuentro a treinta millas del banco Mintay, según mis cálculos, pero bien poco se puede ver, porque, cuantas veces me asomo al exterior, la nieve que cae batiendo mi cara no permite demorarme en observaciones. Por ello y por las dificultades ya expresadas,

permanezco el mayor tiempo posible en la camareta. La fuerza del viento es de setenta a ochenta kilómetros por hora, pero siempre con tendencia a soplar del oeste, lo que me ayuda ahora a avanzar rumbo al norte. Es de desear que persista, para así zafar de las Malvinas.

Pocas veces he esperado la llegada de un nuevo día con tanta ansiedad como la del 29, pues en la oscuridad no puedo saber por dónde navego y temo siempre el imprevisto obstáculo. La luz me brindará esa visibilidad tan necesaria y será factible en ella sortear los escollos que surjan. Es imposible tomar altura. El día ha llegado y, con la claridad, la zozobra se atenúa. Un chasquido me

impulsa a salir a cubierta. Por efecto de los fuertes pantocazos se ha roto la landa que sujeta el estay que a su vez sostiene el palo mayor hacia popa. Lo reparo prontamente y dentro de las escasas posibilidades que el tiempo me concede. En el momento en que vuelvo a la camareta echo una mirada en torno y consigo divisar por entre la borrasca las islas de San José. ¡Qué alivio! Las Malvinas van quedando. Aún faltan las islas Salvajes, que despiden en la parte norte del grupo de las Malvinas. Pero de continuar el viento en la misma forma, posiblemente a medianoche las deje en popa.

El 30 de junio logro situarme, y me

d a 62° 30’ oeste y 49° 55' sur. En adelante, cuestión de días… No sé, tengo la sensación de estar ya en familia. El agua, los delfines, la gran cantidad de pájaros que vuelan alrededor del *Lehg II*, constituyen un ambiente familiar. Ya no puedo esperar ningún contraste. Voy rumbo a Mar del Plata. Llevo un mes de viaje. Esa mar que tanto hizo sufrir al barco por lo corta, debido a lo irregular de su fondo, no molesta. Navego en un fondo que oscila en las ochenta brazas, y a medida que me acerque al norte, paulatinamente irá mermando. La mar que puede arbolar esa profundidad es de tan escasa importancia para el *Lehg II*, que, aun

soplando un vendaval, las olas que provocaría no me afectarían mayormente a mí ni a mi barco. He rebasado Santa Cruz y la costa se encuentra a unas doscientas millas al oeste. El cabo de Hornos ha quedado lejos y, junto a él, aquella serie de comentarios fatalistas que me obligaban a cada rato a estudiar más hondamente mi plan, a fin de cerciorarme de si carecía de errores. En esos días deseaba encontrarme en la zona peligrosa, en la «ruta de la muerte», para terminal con las pocas dudas que pudieran haberse infiltrado en mi espíritu y gustar así de la satisfacción inefable de no haberme equivocado. Todo queda en popa. Hasta los mismos

sufrimientos parecen achicados a la distancia, como quien mira con los gemelos puestos del revés.

Como consecuencia de la navegación de ceñida, todo está impregnado de agua de mar en el interior de la camareta. La temperatura se mantiene en cinco grados, pero mi promedio de marcha es excelente. El 2 de julio me encuentro en 60° 30' oeste de longitud y 45° 50’ de latitud sur, a unas cuatrocientas millas de Mar del Plata. El sol ya se eleva, caldeando la atmósfera; viene llegando una tibieza acogedora, como de siesta; el viaje se alegra con pájaros y delfines de hermosas listas blancas; el viento es

beneficioso, al soplar del oeste; el *Lehg II* sigue ganando camino navegando solo la mayor parte del tiempo. Y el 5 de julio por la mañana y procedente de Buenos Aires avisto por el nordeste un cuatro mástiles remolcado por un vapor chileno. Son los que transportan carbón y que se dirigen en procura del estrecho de Magallanes. Al día siguiente veo aparecer nítidamente el sol. Ya los celajes, nubes bajas y chubascos han quedado a popa. De acuerdo a mis cálculos, al promediar la tarde debe aparecer por proa Punta Mogotes.

CUATRO MINUTOS

Me hallo dedicado a la grata tarea de preparar un chocolate, cuando, ignoro por qué motivo, se me ocurre mirar por proa… y descubro la costa, de la que me separan escasamente cinco millas. ¿Qué habría pasado? Compruebo que el cronómetro tiene un retraso de cuatro minutos sobre su régimen de marcha, lo que ha aparejado una diferencia de sesenta millas en longitud. A proa está

Quequén. Mi indignación no tiene límites, aunque es lógica esa diferencia de cuatro minutos teniendo en cuenta que el cronómetro ha sufrido muchísimo el traqueteo de largos días de ceñida; pero más que eso, la diferencia se debió al aumento de la coagulación del aceite por efecto del frío, cosa que ha incidido sobre su funcionamiento. Tomo una determinación: archivar sextante, cronómetro, cartas de viento, y de allí en adelante navegar a ojo de buen cubero. No pudiendo eliminar la brújula, ella se salva de mi furia marina. Y me olvido del chocolate, para sentarme ante el timón e iniciar así una navegación a vista de costa, fumando un grueso

cigarro de hoja.

Comienzan a desfilar ante mi vista las interminables playas, los rubios médanos, un arbolito allá, un rancho más lejos; al fondo se divisan las estribaciones de la costa. El color del agua es de un verde de Nilo debido a la escasa profundidad. De todo el largo viaje, confieso que recién ahora me estoy deleitando con la navegación.

Gozo de un día de sol espléndido, generoso, y a la llegada de la noche me hallo frente a la baliza Mala Cara. La luna está en cuarto creciente. Hasta el viento es una mansa brisa que sopla de tierra. Mar del Plata dista tan sólo dieciocho millas y enfrento el puerto a

los primeros minutos del 7 de julio.

El puerto está allí, pero la brisa decae. La que me ha sido beneficiosa hasta entonces sopla tenuemente de proa. Me encuentro al este del faro de Punta Mogotes; más al norte, las luces rojas y blancas de la escollera indican el fin de la etapa. Voy zafando lentamente del veril sur del Banco de los Pescadores. Todo resulta como una suave caricia al *Lehg II*. ¡Ha pasado tantas! Dios así lo ha querido, y gracias a Él está próximo el fin de la más espantosa odisea pasada por un marino. ¡Pero qué lindas son las estrellas! Pestañean graciosamente. También hacen lo propio las otras, las de tierra. El aire es diáfano y los haces

del faro horadan libremente la oscuridad. Se escucha el rumor de la rompiente sobre la costa. Es el único murmullo que interrumpe esta tranquilidad. En treinta y ocho días he traspuesto tres mil millas, de las que sólo he timoneado siete. Prácticamente, el *Lehg II* ha venido sólito. Me imagino la sorpresa cuando amanezca y vean aparecer a este resucitado. Pero clarea… y las barcas pescadoras pasan de largo poblando la mañana de sol que se insinúa. Por fin, de una logran escucharme. Se me aproximan.

—Vea, amigo; después de la pesca comunique a la Prefectura que me encuentro encalmado. Necesito que me

remolquen.

—Recién volveremos a la tarde.

—No importa. A la hora que sea.

Se alejan. La sorpresa es mía. Esos pescadores no advirtieron con quién trataban. Resuelvo, entonces, prepararme el desayuno que soñaba tomar en tierra, en mi tierra. En eso estaba cuando escucho el zumbar de un motor que se aproxima. No pasa de largo. Viene hacia mí. Son pescadores. Llegan con la lancha *Carmen Mozcuzza*. De a bordo me saludan en un semidialecto:

Próximo a Montevideo.

—¡Capitán!… ¡Lo esperábamos!… Todo lo día mirábamos el mar para ver si lo encontrábamos… No iba a pasar de largo sin saludarlo…

Mi alegría es inmensa. Me han

llamado capitán. Quieren remolcarme.

—Pero… ¿cómo van a perder un día de pesca? —argumento.

—Ma… pescar, pescamos todo lo día… Pero tener el honor de remolcarlo sucede una vez en la vida…

El patrón es Valentín Giri; sus tripulantes: Nicolás D'Angelis, Carmelo Scannapieco, Ángel Gaulietti, Luis D'Angelis y Raúl Salvio.

Los invito a pasar al *Lehg II*. Uno me ayuda a arriar el paño. Bebemos una botella de vino festejando el acontecimiento. Me filan un cabo, que amarro a la bita, y el *Lehg II* es arrastrado lentamente a puerto. Entonamos canciones de mar. El sol es

riente. Es un día que invita a vivir. Ya estamos en el interior del puerto y voy en procura de una amarra en el «Yacht Club Argentino». En los rostros de todos los que van apareciendo, la emoción es desbordante. Ya amarrado el barco, me dirijo al club. Al pisar tierra parece que se me va de los pies; la siento movediza, blanda. Las manos se extienden en la felicitación. Me siento en un banco del club. Uno me ayuda a quitarme las botas; otro me prepara el agua caliente para el baño que provoque una reacción en mi cuerpo, todavía algo aterido; un vaso de *whisky* se acerca en la punta de una mano; son tantas las cosas ofrendadas, que aturden, que imposibilitan fijar la

mirada y la atención. Irrumpen en el local dos oficiales de la marina de guerra. Uno de ellos es el teniente de navío Amor, quien, luego de felicitarme, me ofrece acompañarme al alojamiento que tengo reservado en el guardacostas *Belgrano*. Esto ya rebasa lo que yo podía imaginar. Titubeo, no encuentro las palabras precisas y digo esa simpleza tan familiar:

—¿No molestaré?

—¡De ninguna manera! Allá tendrá de todo y estará entre marinos.

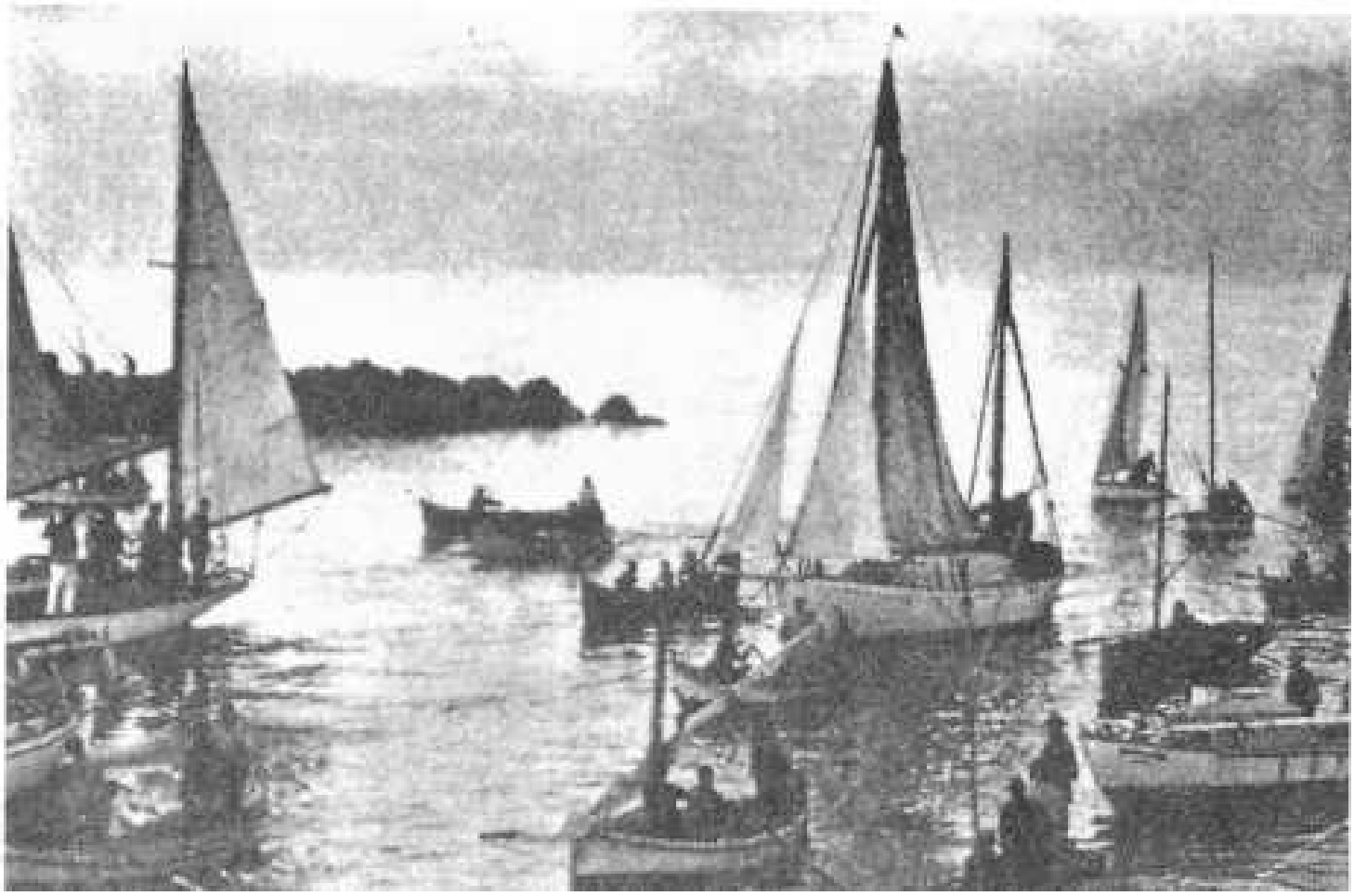
Es que es más que eso. Me siento orgulloso de tal distinción. Me dejo llevar.

UN MOMENTO SOLEMNE

La más exaltada fantasía no se hubiera aproximado a esta realidad que estoy viviendo. Desde la amistad que me dispensó el comandante de la base, capitán Dellepiane, hasta el marinero, en toda esa gama de la escala social fui objeto de elogios y congratulaciones que se renovaban de continuo. Telegramas que afluían de todas partes; recepciones en el «Rotary», en el «Club Náutico Mar

del Plata», en el «Pueyrredón»; las de los amigos, que no permitían sufragara los gastos más elementales; fotografías, reportajes; autógrafos que tenía que estampar de continuo; todo un mundo que se agitaba y del cual mi persona era eje; nada se podía imaginar a la distancia. El 9 de julio, el señor comandante, que ya era un cordial y grato amigo, me invitó a estar presente en cubierta a la salida del sol. Las tripulaciones de los barcos aguardaban ese instante solemne. Ni un murmullo. Del cielo, incoloro hasta entonces, un halo de luz comenzó a asomar. El clarín hendió con sus agudos sones el espacio. Había llegado el momento de izar el

pabellón. Comprendí que no estaba solo. El mundo hermano se encontraba a mi lado. Queriendo horadar con la vista el infinito, agradecí a Dios el momento de recogimiento que me proporcionaba, y musité quedamente, como para mí mismo, para ese poquito de divino que llevamos dentro: «Daría cien veces más la vuelta al mundo si éste es el premio que me otorgáis».



La llegada a Montevideo, cerrando el círculo de su viaje, vencidos ya tres océanos: Atlántico, Índico y Pacífico. Arriba: el *Lehg II* entra lentamente en el puerto de Buceo. Abajo: aparece Vito Dumas al pisar nuevamente tierra

uruguaya.

UNA CARTA

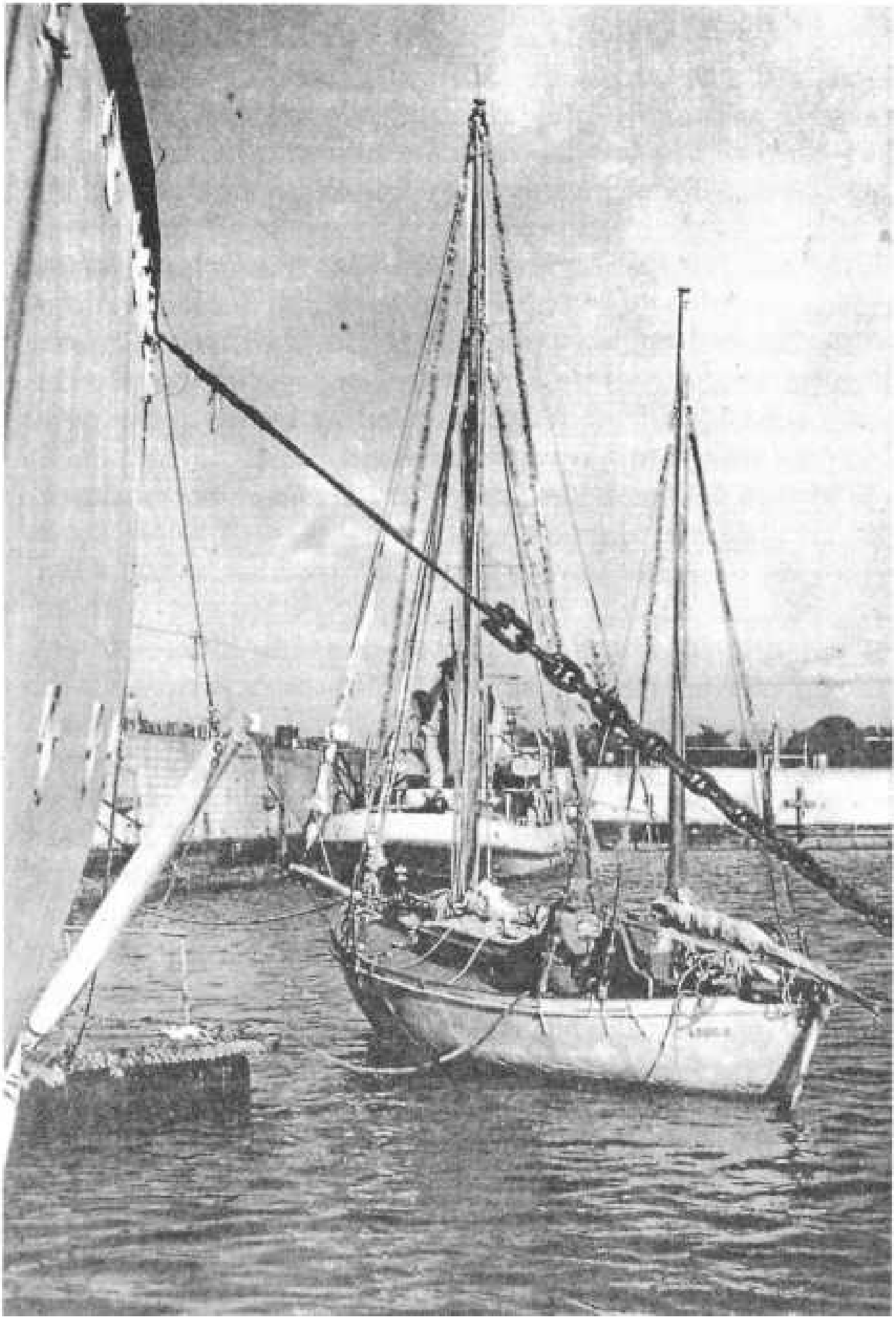
E l *Lehg II* se encuentra amarrado próximo al guardacostas *Belgrano*. Debo dar punto final, aun a mi pesar, a esa amable estada. Me separan aún más de doscientas millas para llegar al puerto de destino, pero antes tengo que recalar en Montevideo. A todos los puertos llegaron saludos de los amigos uruguayos, unidos a sus palabras de aliento, y Alejandro Zorrilla de San Martín, en su última carta, que me fue entregada en Valparaíso, decía, entre

otras cosas: «… la alegría que aquí experimentamos todos es inmensa. En la imposibilidad de seguirte para sobrellevar contigo esa lucha que hemos sentido con enorme intensidad aquí, comprende que tu triunfo no es sólo tuyo, pues nos pertenece en parte. Por eso te pedimos que recales». De cualquier manera, tenía decidido recalar en Montevideo de regreso.

En la vida he sabido comprender el valor de la amistad. No importa en qué rincón de la Tierra se encuentren los amigos; pero, si es factible proporcionar una alegría, es bueno volar hacia ellos. Por eso zarpé una tarde para trasponer la pequeña distancia que me separaba.

Enorme cantidad de público se agolpaba a lo largo de la escollera. Las unidades navales que regresaban de sus ejercicios me saludaban cariñosamente. Los pescadores que retornaban de sus tareas me auguraban buen viaje. Desgraciadamente, el viento era contrario, al extremo de que la lancha del *Belgrano* me ofreció un remolque para zafar de la escollera, a la cual me encontraba próximo. El viento era del norte y obligaba a iniciar una serie interminable de bordadas. Al atardecer, tan sólo la lancha de mi amigo Guillermo Nagel, con sus dos hijas, perfectas marinas ya, quedaba de la comitiva. La mar era tan escasa que

permitía recibir los mates que me iban cebando. Más tarde y calculando la escasa gasolina que le quedaba, también Nagel se alejó.



Atracado al guardacostas *Belgrano*, en Mar del Plata, luego de doblar el cabo de Hornos.

Decido realizar bordadas de dos horas cada una, para no apartarme mucho de la costa. Así continúo durante toda la noche, el día siguiente y la nueva noche y, con más de treinta horas de marcha, sólo me encuentro a la altura de Mar Chiquita. A los diez de la noche doy el bordo a tierra. Hasta entonces había dormido apenas una hora y media. Serían las diez y media cuando salgo precipitadamente a cubierta. Quizá la fuerte corriente, acaso la fatalidad: a proa, a unos cien metros, están las

rompientes de la costa. El viento es casi nulo. Salto presto al timón para desaferrarlo. Ni la navaja llevo conmigo. Los segundos transcurren precipitadamente. Un médano enorme, por proa y que a raíz de la deformación en la niebla surge más grande de lo que en realidad es, da la sensación de venirse encima. Doy un golpe violento de timón intentando derivar. El barco no responde. La rompiente ya está cerca. Trato de orzar, pero el *LehgII* prosigue directo a la rompiente. Ésta me eleva de popa. Al dejarme, siento una tremenda sacudida. La quilla ha tocado él banco de arena. La rompiente que viene se desploma sobre cubierta, quebrando la

botavara de la mesana. Mi desesperación no tiene límites. Siento tan hondo las heridas que sufre el barco, que al lamentarme no hago más que decir: «Soy un mal marino… Soy un mal marino… Soy un mal compañero… Tengo la culpa de que estés padeciendo…». Inmediatamente pienso en que no son momentos para lamentaciones y resuelvo intentar la salvación del *Lehg II* haciéndole ganar en lo posible la costa. Aprovecho cada ola que llega para maniobrar con el timón y lograr aunque no sea más que irnos centímetros. Al poco tiempo, el barco descansa en el fondo de arena. Las olas hacen bailar locamente la barra

del timón. Como primera medida, comienzo a aligerar el barco.

Es medianoche. Con el agua que me llega a cubrir totalmente, traspongo los escasos quince metros que me separan de la playa, en donde deposito todos mis enseres, que mantengo con los brazos en alto para que no se mojen aunque un breve trecho de agua me cubre. Operación repetida muchas veces… Recién en el atardecer del nuevo día doy fin al penoso trabajo. El barco, así alivianado y como yo había tenido la precaución de no arriar vela, para que, al ser levantado por una pequeña cantidad de agua, le permitiera acercarse aún más a la costa, hace que,

en la baja marea, quede en seco. Cada tanto voy a visitarlo. Pienso que quizá ya no navegará más. Todos los barcos que han tocado fondo por esas playas se han perdido irremisiblemente.

EL SALVAMENTO

El domingo por la tarde, repuesto un poco de la tarea, resolví explorar en procura de auxilio. Desde lo alto de un médano, haciendo señales con los brazos, trataba de llamar la atención. Cuando ya mis esperanzas estaban perdidas y decidí regresar a mi improvisado campamento, vi llegar un hombre a caballo. Le entregué unas líneas, un parte a su patrón, que resultó ser el señor Arbelay, asegurándome que esa comunicación llegaría a destino el

lunes por la mañana sin falta. Le informaba a mi amigo el capitán Dellepiane del lamentable suceso. A su vez le comunicaba de las dificultades que se debía tropezar si intentaban salvar al *Lehg* Radicaban en lo que parecía más simple: en el cabo de remolque, que debía tener una extensión superior a los mil metros.

Lo que aconteció luego fue todo un *record*. En el atardecer del lunes se allegaron hasta el lugar en que me encontraba el rastreador *Py* y el aviso *Mocoví*. Destacaron una falúa, que traspuso la rompiente. El alférez Antonini hizo su composición de lugar y, como ya era tarde, me aseguró que a la

mañana siguiente vendrían con los elementos indispensables para proceder al salvamento. La promesa fue cumplida. El rastreador fondeó a un kilómetro de la costa y comenzó la tarea de aproximar el cable que di en llamar «la serpiente del mar», pues no se hundía. Habiendo previsto que un ca ble, por su peso, tendría que hundirse y el remolcarlo con una lancha resultaría imposible, el cable venía acompañado de otro de corcho. El traerlo hasta amarrarlo al barco insumió un día de trabajo. Cuando todo estuvo pronto, se dio al rastreador la voz de «una palada avante y parar». Así, lentamente, el *II* giró sobre sí mismo; luego, con la proa a la rompiente, con

suma suavidad, sin sufrir un rasguño, realizó lo que llamo una obra maestra: hacerlo reflotar. La satisfacción que todos experimentaron resultó enorme. La mía, mucho más inmensa. El *Lehg II* fue llevado nuevamente a Mar del Plata.

Por mi parte, y a fin de no entorpecer el salvamento, iría con mi equipo por tierra. Mi agradecimiento al señor ministro de Marina, almirante Sueyro, será eterno.

QUÉ ES EL «LEHG II»

De noche, viboreando por el camino de tierra, el señor Arbelay me conduce en su coche rumbo a Mar del Plata.

Delante marcha el camión cedido gentilmente por la Municipalidad de la ciudad citada, transportando el equipo de a bordo. No puedo disimular una preocupación: ¿en qué estado se encontraría el barco?, ¿habría hecho agua? Acaso fuera necesario echarlo a

tierra. En fin: tantas cosas, que alargarían el viaje que ya no tenía razón de ser, pues podría considerar a Valparaíso como una meta después de cruzar tres océanos, o el mismo Mar del Plata luego de doblar el cabo de Hornos. Me conformo, buscando una resignación, en quedarme a descansar en la playa, pues en un año sólo tuve dos escasos meses de relativa tranquilidad en tierra. Si fuese necesario reparar en tierra mi barco, es posible que el cansancio sobreviniera de golpe y ya costara un gran esfuerzo proseguir. Sin embargo, ¡es tan poco lo que falta!

El coche continúa su andar. Conversamos con palabras cortadas,

sueltas. Cada uno pretende decir algo, pero es palpable que un tema domina aunque se intenten desvíos.

En General Madariaga nos detenemos a cargar nafta. Allí me entero de algo estupendo: él no había hecho agua. La noticia impulsa a seguir. Es una esperanza que se abre ante los ojos y la imaginación. Se acaban súbitamente las conjeturas. Hay que seguir, puedo seguir. El cansancio ha desaparecido. Un par de días más, y nuevamente en la ruta. No quiero comunicar mi partida. Me parecería algo teatral. Y así, una tarde de fuerte viento sur vuelvo a timonear gozoso a este admirable compañero. Hablemos de él:

La eslora de un barco en alta mar, máxime como la del *Lehg II*, que llega a los nueve metros cincuenta y cinco centímetros, encontraría oposición en algunos entendidos, admitiendo que no es la eslora ideal; pero recordaré al respecto una verdad dicha por el redactor de *El Gráfico* don Julio Martínez Vázquez, quien, al preguntarme en Valparaíso sobre mis proyectos para el futuro, que nunca faltan en la mente de un marino, le contesté que, de ser el *Lehg II* adquirido para dejarlo descansando en un museo, pensaba construir otro con eslora mayor, de quince metros. Entonces me replicó: «Estaría mucho más tranquilo en un

barco como éste que en otro mayor». Es evidente. Quizá me dejaba arrastrar, en aquel proyecto, por la ilusión de una comodidad, pero la práctica ha demostrado que la eslora del *Lehg II* y el tipo de casco doble proa permite fáciles salidas de agua con cualquier mar, agilidad rayana a la de un acróbata de circo, y, por sobre todas las cosas, el reparo de la misma ola, que hace que no produzca estragos en la obra muerta, pues ofrece menor resistencia. No quise colocarle mástiles más allá de los nueve metros contando desde cubierta, pues lo único que hubiera conseguido habría sido hacerlo escorar mucho más en una navegación sumamente dificultosa. He

notado que con vela de capa, en cambio de la mayor bermuda, que reducía en pocos metros su área vélica, no incidía en sus singladuras diarias, a tal extremo que un día con vientos de más de veinte kilómetros y habiendo establecido la bailón para comprobar su comportamiento, comprobé que, no existiendo un nivel bajo de oleaje, el barco trabajaba mal. Las rachas lo tomaban solamente en lo alto de la ola y, al ser arrastrado en el seno de la misma, forzaba por irse a la orza, produciendo una escora anormal. Quiere decir que, en lugar de ir en línea recta, la marcha se realizaba con pronunciado zigzag.

Las dos ventajas que me reportó el

aparejo bermuda, y que no cambiaré por más barcos que posea, son: lo fácil que me resultó arriarla o establecerla, aun con vientos que pasaran de los cincuenta kilómetros, y la eliminación de una cantidad de perchas y cabos que se requieren para establecer un pico que, ya sea por el roce sobre los obenques, ya por los deterioros debidos al agua y al sol, un día es un motón que da un dolor de cabeza, otro la culebra, cuando no la misma driza. Se me observará que, como he debido navegar la mayor parte del tiempo con vientos de popa, la vela bermuda es la menos indicada. Sin embargo, en la práctica, ha rendido los mejores resultados.

Por otra parte, la tela elegida, del número ocho, cosida a mano, de no haber sido la oscilación del cable, que, por el estado anormal que atravesaba el mundo, no fue posible conseguirlo galvanizado, no habría sufrido desgaste alguno, lo que es mucho decir para una navegación como la que realicé.

He recogido experiencias en barcos de grandes lanzamientos. En el año 1931 demostré al mundo del *yachting* la posibilidad de hacerse a alta mar con un barco de regatas, confirmado con mi ocho metros de la clase internacional, en el viaje del *Lehg I* desde Francia a Argentina. Este acontecimiento, que por vez primera se producía, hasta el día de

hoy no fue repetido. Años más tarde, los ingenieros navales evolucionaron hacia la tendencia de afinar el barco de crucero, dándole un relativo lanzamiento. Pero en el viaje que acabo de efectuar, un barco en esas condiciones me habría dado un resultado desastroso. Las olas, que sobrepasaron los dieciocho metros, y vientos que llegaron a soplar a ciento cuarenta kilómetros, me brindaron la suficiente alegría al corroborar que el doble proa construido con cuadernas en su totalidad y no con varetas posee la unión tan necesaria para afrontar los terribles y continuados zarandeos. No se concretaba la navegación a un temporal

esporádico, sino a una serie interminable de ellos que por días y días no ofrecían tregua alguna.

Con respecto al ancla de mar, mi opinión en este sentido es terminante: jamás dispondría de lugar en mi barco para un artefacto semejante. Estoy convencido de que la defensa de un barco en el mar, la posibilidad de un relativo confort, se logrará siempre con un trapo establecido. Le permite libertad de acción, lo eleva sobre las olas, y si se pretende correr una tempestad de más de cien kilómetros por hora, contra la opinión de que la ola alcanzante pueda producir estragos al romper sobre cubierta, diré: una de mis diversiones

favoritas era correr, precisamente, en plena borrasca, arriba de un colchón de rompientes. La velocidad superaba en esos momentos las quince millas horarias, para volver a calzar la popa en otra ola y repetir ese deporte de lo más emocionante.

Es razonable que ante una ola que se presenta rugiendo en popa y que parece imposible que el barco pueda elevarse sobre ella, se sienta una especie de terror; pero una vez comprobado que el pánico está fuera de lugar, uno se habitúa también. Muchos, en análogas circunstancias, habrían capeado. Les puedo asegurar que no he dejado de realizar la experiencia, descartándola de

inmediato al sentir como en carne propia el enorme quejido del barco al ser sepultado por las olas embravecidas. El viento, por más huracanado que soplara, no fue obstáculo para achicar paño. Tan es así, que la vela mayor no tiene manos de rizo. El viejo dicho de saludar a la tormenta arriando paño no se produjo en mi viaje, y si alguna vez achiqué trapo se debió al deseo de descansar.

No soy partidario tampoco del lastre interno. Resulta, de todos modos, peligroso. Porque aunque esté bien asegurado, un imprevisto puede moverlo, con gravísimos resultados. Ejemplo tengo de lo que pudo significar esta clase de proyectiles sueltos en el

interior; en los mamparos del barco se advierten señales bien visibles de lo que ha podido hacer la manivela del cabrestante, aunque, por fortuna, no he sido yo blanco de ella.

Respecto a la tarea de situarme, resultaba las más veces dificultosa por el zarandeo constante. Otro obstáculo también grande lo representaba la ausencia de horizonte verdadero, obstruido por infinidad de planos producidos por la marejada. Si pretendía quedar de pie y afirmado próximo al palo de mesana para «pescar» el sol, las olas que llegaban a penetrar en el interior de la lente, empañando y mojando los espejos,

obligaban a suspender la operación, con el agregado del peligro de las violentas sacudidas, en las que varias veces estuve a punto de ser despedido al mar; ello me determinó a elegir como el mejor lugar para efectuar observaciones el sentarme en el tambucho de entrada a la camareta. Sólo medio cuerpo emergía en cubierta, lo que me facilitaba la tarea de guarecer pronto el sextante en caso de que alguna ola amenazara empaparlo. De cualquier manera, la operación resultaba como si estuviera domando un potro.

Mi cronómetro lo emplazaba en el interior, pero siempre a mi vista, para controlar su marcha. En algunas

oportunidades realizaba una serie de operaciones antes y después de la meridiana, y, con sinceridad, puedo aseverar que muy escasos fueron los días en que pude con certeza anotar la hora exacta de la culminación del astro. Por lo general, era un cálculo aproximado, deducido de la serie. Rectas de altura constituyeron otro de los problemas de imposible solución. El cielo, en la forma cubierta que solía presentarse en la mayor parte del crucero, permitía tan sólo la observación de la meridiana. El cálculo de longitud lo efectuaba en forma bien simple: si el tiempo lo permitía, con la salida y puesta del sol, aconteciendo

otro tanto con la lima, y una tercera observación en el momento de tomar altura. La exactitud de los citados cálculos fue confirmada por la precisión de mis recaladas en zonas de visibilidad tan deficiente como las que me tocaron cruzar.

SE VA LLEGANDO

Un silbato. Un petrolero se acerca y tiene establecida la bandera de código en que se me felicita y me augura buena travesía. Ya puestos al habla, los tripulantes y pasajeros me aplauden e inquieren si necesito algo. Les contesto que no. Vienen de la costa sur y van a mi rumbo. Pronto toman la delantera, y como la noche se viene, poco a poco queda una luz a mi proa, y ya la noche encima, son dos luces: una, del barco; la otra, del faro Querandí. A las nueve va

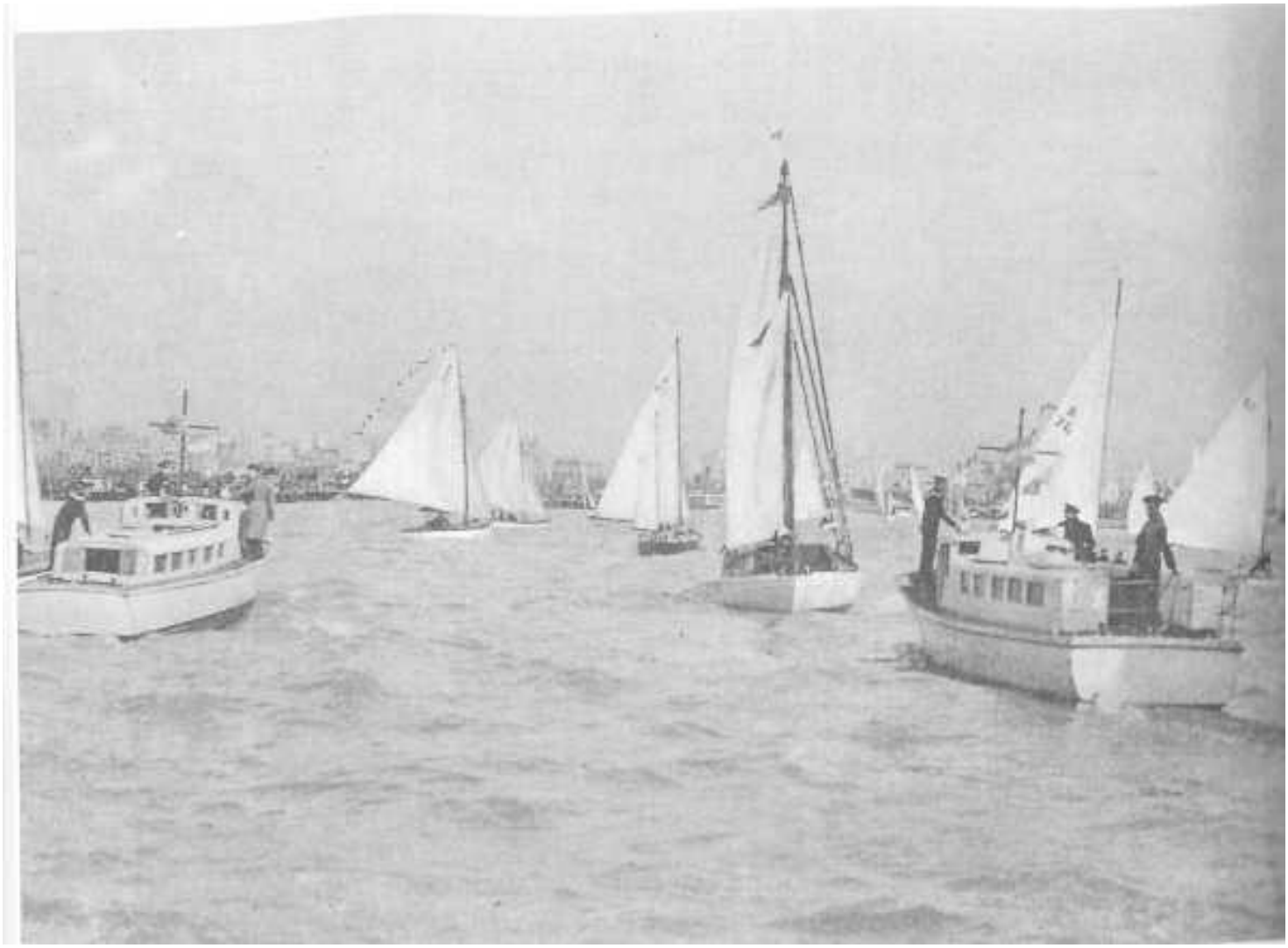
quedando el lugar del accidente. Aparecen los faros de Médanos. De continuar así, dentro de unas cuarenta horas me encontraré en Montevideo. No pienso descansar en todo ese tiempo. Una vez, pase; pero dos, no. A la mañana, bien temprano, voy dejando el cabo San Antonio, pero a medida que avanza el día el viento empieza a decaer. Navego con brújula, pero, vuelta la noche, el resplandor de las luces de Montevideo me permite prescindir de ella. No experimento cansancio. El gran anhelo, la inmensa alegría y la precaución me mantienen lúcido. Ingiero unas milanesas hechas por el cocinero del *Belgrano*, regadas con un poco de

vino generoso. Y así, tranquilo, sereno, esperanzado, en este manso mar, el *Lehg II* se desliza en la nueva noche, para encontrarse en la mañana siguiente frente a Montevideo. La calma no brinda mucha velocidad, y comienzo, acariciado por el solecito, a dormitar en la timonera.

Llegada a Buenos Aires el 8 de agosto de 1943.

Las pitadas de un remolcador me despabilan. Son mis amigos que llegan. El vicecomodoro del «Yacht Club Uruguayo», mi gran amigo Previtale, a fin de ayudarme en los últimos tramos, viene en mi búsqueda y pronto salta a mi bordo con Montero Zorrilla, Alejandro Zorrilla, Gorlero (hijo) y otros más, y nos confundimos en tiernos y apretados abrazos. El cansancio se esfuma totalmente. Conversamos, charlamos hasta llegar a la isla de Flores, en donde

me solicitan que aguarde al día siguiente, sábado, para efectuar mi entrada oficial al puerto del Buceo. ¡Qué noche amable pasé en compañía de las sencillas gentes que habitan la isla en donde está emplazado el faro! Todo lo que ellos tenían me era prodigado con la admiración y espontaneidad que nace en las personas simples. Hube de terminar mi plática ya avanzada la hora, para descansar en una habitación en la que nada faltaba. Querían que fuera una noche de efectivo descanso para mí.



Lanchas de la policía marítima escoltan al *Lehg II* que se acerca a su amarra en el «Yacht Club Argentino».

A las cinco de la tarde del sábado, día de sol espléndido, tan diferente a aquel otro achubascado de una partida

que creía sin retomo, se producía la vuelta. Vítores, exclamaciones, lanchas, barcos, gente apiñada a lo largo de la escollera, tamboriles: se repetía la triunfal recepción de 1932, en mi viaje de Francia. Nada había cambiado. Tan sólo el monumental edificio del «Yacht Club Uruguayo» daba un distinto matiz al escenario.

Un libro no bastaría para describir cada una de las atenciones y esa marcha triunfal que fue mi permanencia en Montevideo: el honor que me dispensaron los ediles en la sesión extraordinaria en que fui recibido, entregándoseme una medalla por la cual se me otorgaba el alto honor de ser

ciudadano honorario de Montevideo; el banquete oficial, al cual asistieron altos funcionarios y miembros del Cuerpo Diplomático; la paternal acogida por parte del excelentísimo señor presidente de la república, doctor Amézaga, interesándose en pormenores de mi vida, al igual que sus secretarios de Estado; monseñor Barbieri ofició misa en su capilla privada por el feliz término de mi viaje, obsequiándome objetos de culto; el banquete servido en el «Yacht Club Uruguayo», al que asistieron el vicepresidente del país, doctor Guaní, ministros, dirigentes deportivos y otras personalidades; el «Club Nautilus» y el «Cruising Club» de Río de la Plata…,

toda esa larga serie de agasajos, algunos de los cuales se renovaron, como los de «Los Vikins» o de «La Palmera», hacen que ahora, en mi retiro y al pasar revista a ellos, me invada la satisfacción de haber aportado mi pequeño granito en favor de una fraternidad que nada puede destruir. Imposible se hace consignarlo todo; sólo sé que dentro de mí queda un agradecimiento que el tiempo no alterará jamás.

De Buenos Aires, unido a cartas y telegramas conmovedores, llegan dos barcos: el *y* el *Guaira*, que traen a los amigos Lonné, Elizalde, Justo —el diseñador del velamen—, Manuel M. Campos, los hermanos Uriburu,

Capdevila, Ildefonso Fernández, el ingeniero Arrieta y señora, con quienes iniciaré la vuelta a casa en conserva. Y fue así, porque al zarpar, aprovechando el viento del norte, el *Lehg II* tomó rápidamente una gran delantera a los del *Sony*, que «no trabajan» hasta después de las diez de la mañana; no aconteciendo lo mismo con los del *Guaira*, que, con el potente motor, me dio alcance a las once un poco más allá de La Panela.

Después del viaje, el *Lehg II* fue exhibido en la Exposición Marítima de Plaza de la República, en la ciudad de Buenos Aires.

Como me esperaban en Buenos Aires a las once de la mañana del domingo, y en la incertidumbre de que el

viento, más adelante, amainara, me filaron un cabo, y el *Lehg II* fue remolcado. Arriando velamen me traslado al *Guaira* para iniciar una navegación de comidas a horario y sin ningún trabajo. En esta forma, a la medianoche fondeábamos frente al puerto de Buenos Aires y a la altura del kilómetro 10, para esperar el día y realizar mi entrada a la hora convenida.

El 8 de agosto de 1943, entre los ensordecedores ruidos producidos por las innumerables pitadas y sirenas de los barcos, ante la gritería y aplauso de la enorme cantidad de público a bordo de los barcos que me escoltaban, siendo las diez de la mañana, entraba en el regazo

del acogedor puerto, para, luego de una serie de maniobras, tomar amarra a las once en punto. Un barco sueco atracado próximo al *Lehg II* y en cuya cubierta de popa se encontraban de pie junto al pabellón de su país el capitán y un oficial, comenzaron lentamente a arriar su bandera. El silencio que se produjo fue expectante; parecía mentira que tan sencillo acto tuviera el poder de acallar a los millares de personas allí congregadas en barcos, escolleras y muelles.

Al poner pie en tierra, el abrazo de mi amigo el comodoro Aguirre, los saludos del representante del ministerio de Marina y, más tarde, el de mi madre,

me hacen comprender que por algo la multitud, los amigos, todos estaban allí reunidos, guiados por un solo sentimiento: el de festejar mi éxito.

Había dado la vuelta al mundo en la «ruta imposible».

Gozo de este atardecer que me prodiga la naturaleza en un rincón olvidado de las sierras cordobesas. Un perro ha hecho un hoyo para pasar la noche en la tierra blanda; los pájaros merman lentamente sus trinos. Es tan sólo un cuchicheo muy tenue. Se esfuman los colores; los contornos se funden en la oscuridad; llega la noche, que baja de las montañas; allá en el valle van apareciendo luces, que son como

estrellas caídas; cada una acusa la presencia de un barco que navegara en la tierra y en cada una anida un problema; cae el silencio, desposado en sombras. Es tal la beatitud que me infunde, que una callada oración brota del fondo de mi ser: «Dios mío, prodiga esta paz y guía a los puertos del mundo a todos los marinos que navegan como huérfanos en la inmensidad de los mares».

VITO DUMAS (Buenos Aires, Argentina, 26 de septiembre de 1900 - Ibídem, 28 de marzo de 1965) fue un navegante y deportista argentino que practicó natación, boxeo y atletismo. Es también el primer navegante solitario en recibir The Slocum Award por cuatro fantásticos viajes, donde se destaca la

vuelta al mundo por los 40º de latitud sur.

La juventud de Vito Dumas transcurrió en la ciudad de Buenos Aires. A los catorce años, al quedarse sus padres sin recursos dejó los libros y decidió ponerse a trabajar, realizando las más humildes labores. Las noches las dedicó al estudio de dibujo y escultura en la Academia de Bellas Artes. Pero en esa época aún no sentía la llamada del mar. Su primera travesía del Atlántico la realizó como único tripulante del yate *Lehg I*, partiendo de Arcachón, (Francia) el 12 de diciembre de 1931 y llegando a Buenos Aires el 13 de abril

de 1932. En 1942 emprendió la circunnavegación del mundo, hazaña que realizó en 270 días en su yate *Lehg II*, no igualada por ningún «navegante solitario».

Al igual que el autor, la historia de su viaje daría la vuelta al mundo gracias a su libro, escrito con especial emoción. Un poema vivido donde se percibe el calor humano y la sorprendente personalidad de este hombre sincero y tenaz que fue Vito Dumas.